# PARKING SÉCURISÉS POIDS LOURDS – AIRES DE MIONNAY (A46)

## ÉTUDE D'IMPACT – RÉSUMÉ NON TECHNIQUE – MIS À JOUR SUITE À L'AVIS DE L'AE



Version du 02/11/2026

de l'AE

## Informations relatives au document

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

| | |
|---|---|
| Auteur(s) | V.ROBERT |
| Volume du document | Étude d'impact – Résumé non technique – Mis à jour suite à l'avis de l'AE – Aires de Mionnay – A46 |
| Version | 0 |
| Référence | E6017 |
| Numéro CRM | ROQK08005 |
| Chrono | PSPL_MIE-MIO_EIE_RNT_PPVE.docx |

### HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

| Version | Date | Rédigé par | Visé par | Modifications |
|---|---|---|---|---|
| 0 | 10/07/2026 | E. DEBAUGE | A. MARC | Première diffusion |
| 1 | 16/07/2026 | E. DEBAUGE | A. MARC | Reprise suite à contrôle |
| 2 | 02/11/2026 | V. ROBERT | A.MARC | Reprise suite à l'avis de l'IGEDD |

### DESTINATAIRES

| Nom | Entité |
|---|---|
| F. PICH | APRR |
| M. CEBRIAN | APRR |
| P. DEHAY | APRR |
| C. CHAUD | EGIS |
| S. STRIFFLING | EGIS |

# SOMMAIRE

0 CHAPITRES DU RNT AYANT FAIT L'OBJET D'UNE MISE À JOUR ..... 5

1 PRÉAMBULE ..... 5

2 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE ..... 6

**2.1 Identification du pétitionnaire ..... 6**

**2.2 Objets et cadre réglementaire de l'étude d'impact ..... 6**

2.2.1 Objet de l'étude d'impact ..... 6

2.2.2 Cadre réglementaire de l'étude d'impact ..... 6

2.2.3 Procédures associées ..... 7

2.2.4 Études et grandes décisions antérieures prises sur le projet ..... 7

**2.3 Description et justification du projet ..... 8**

2.3.1 Localisation du projet ..... 8

2.3.2 Description du projet ..... 9

2.3.3 Justification du projet ..... 12

2.3.3.1 À l'échelle du réseau APRR - Choix de l'autoroute et du site d'implantation ..... 12

2.3.3.2 À l'échelle du réseau APRR – Choix du site d'implantation sur le secteur du contournement lyonnais ..... 13

**2.4 État actuel de l'environnement et facteurs susceptibles d'être affectés par le projet 15**

2.4.1 Définition et localisation des aires d'étude ..... 15

2.4.2 Synthèse des enjeux environnementaux de l'état initial ..... 17

**2.5 Description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ..... 26**

2.5.1 Préambule ..... 26

2.5.2 Impacts positifs ..... 26

2.5.3 Synthèse des impacts et mesures du projet ..... 27

2.5.3.1 Phase travaux ..... 28

2.5.3.2 Phase exploitation ..... 36

2.5.4 Les mesures ERC prévues par le maître d'ouvrage ..... 42

**2.6 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés . 44**

**2.7 Incidence du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique 44**

2.7.1 Résultats des émissions de GES ..... 44

2.7.1.1 Émissions de GES par phase de cycle de vie ..... 44

2.7.1.2 Mesures d'évitement ..... 44

2.7.1.3 Mesures de réduction ..... 45

2.7.1.4 Mesures de compensation ..... 45

2.7.2 Vulnérabilité du projet au changement climatique ..... 45

**2.8 Description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs 46**

**2.9 Modalités de suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales, suivi de leurs effets et coûts ..... 47**

**2.10 Éléments spécifiques aux Opérations d'Aménagement ..... 47**

**2.11 Évolution de l'état actuel de la zone et des milieux avec et sans projet ..... 48**

2.11.1 Population et santé humaine ..... 48

2.11.2 Biodiversité ..... 49

2.11.3 Terres, sol, eau et climat ..... 50

2.11.5 Biens matériels et activités ..... 52

2.11.6 Risques ..... 53

2.11.7 Paysage et patrimoine ..... 53

**2.12 Étude d'incidences exigée au titre des articles R.414-19 a 26 du code de l'environnement – Incidences sur les sites Natura 2000 ..... 54**

2.12.1 Incidences sur Les sites ZSC et ZPS « La Dombes » ..... 56

2.12.2 Incidences sur le site ZSC FR8201785 – « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage » ..... 57

2.12.3 Conclusion sur l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 ..... 57

**2.13 Compatibilité du projet avec les documents de planification ..... 58**

**2.14 Noms, qualité et qualifications des auteurs de l'étude ..... 58**

2.14.1 Évaluation environnementale ..... 58

2.14.2 Études spécifiques ..... 58

**2.15 Glossaire ..... 59**

# TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Présentation générale du PSPL - Situation géographique ..... 8
Figure 2 : Présentation générale du PSPL - Situation sur les aires de Mionnay ..... 8
Figure 3 : Fiche de synthèse du projet Mionnay Est ..... 10
Figure 4 : Fiche de synthèse du projet Mionnay Ouest ..... 11
Figure 5 : Réseau APRR et desserte de l'Europe occidentale ..... 12
Figure 6 : Réseau APRR - Aires de services envisagées sur l'A46 ..... 14
Figure 7 : Localisation des aires d'études naturalistes (Source : Acer Campestre) ..... 16
Figure 8 : Sites Natura 2000 (Directive habitats et Directive oiseaux) par rapport à l'aire d'étude (Source : Egis, 2026) ..... 55

# TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Principales études et grandes décisions antérieures prises sur le projet ..... 7
Tableau 2: Synthèse des enjeux environnementaux de l'état initial ..... 18
Tableau 3 : Tableau de synthèse des impacts et mesures en phase chantier ..... 28
Tableau 4 : Tableau de synthèse des impacts et mesures en phase exploitation ..... 36
Tableau 5 : Les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ..... 42
Tableau 6 : Piste de mesure d'évitement - émissions GES ..... 44
Tableau 7 : Pistes de mesures de réduction - émissions GES ..... 45
Tableau 8 : Piste de mesures de compensation - émissions GES ..... 45
Tableau 9 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Population et santé humaine - Avec et sans projet ..... 48
Tableau 10 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Biodiversité - Avec et sans projet ..... 49
Tableau 11 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Terres, sol, eau et climat - Avec et sans projet ..... 50
Tableau 12 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Biens matériels et activités - Avec et sans projet ..... 52
Tableau 13 : Évolution de l'état actuel de l'environnement – Risques - Avec et sans projet ..... 53
Tableau 14 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Paysage et patrimoine - Avec et sans projet ..... 53

# 0 CHAPITRES DU RNT AYANT FAIT L'OBJET D'UNE MISE À JOUR

À la suite de l'avis de l'autorité environnementale, l'étude d'impact et le résumé non technique sont amendés. Le résumé non technique et le dossier d'étude d'impact soumis à PPVE sont présentés dans leur forme actualisée.

L'actualisation a été réalisée :

- en conservant le texte et les illustrations originales de l'étude d'impact initiale tels que présentés lors du dépôt pour instruction de juillet 2026 et sans les modifier ;
- en ajoutant des encarts facilement repérables pour présenter les actualisations soit par chapitre soit paragraphe par paragraphe, étant entendu que ces encarts peuvent soit présenter directement l'actualisation réalisée, soit permettre un renvoi circonstancié et commenté vers le mémoire en réponse à l'avis de l'IGEDD, dans lequel l'actualisation a été réalisée.

Les encarts insérés se présentent sous la forme suivante :

MAJ nov — Mise à jour de novembre 2026 de l'étude d'impact suite à l'avis de l'IGEDD du 22 octobre 2026

Texte explicatif
ou
Éventuels renvois vers le mémoire en réponse à l'avis de l'IGEDD :

- *Renvoi vers chapitre XXX du mémoire en réponse à l'avis de l'IGEDD*

# 1 PRÉAMBULE

Le présent document constitue le résumé non technique de l'étude d'impact attendu en application des articles L.122-3 et R.122-5 du Code de l'Environnement.

Ce document vise à faciliter la compréhension par le grand public du contexte, des enjeux et objectifs du projet.

Il a également pour objectif de présenter par thème l'état initial de l'environnement, les incidences du projet et les mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts potentiels.

# 2 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

## 2.1 Identification du pétitionnaire

La présente étude d'impact est portée par le maître d'ouvrage suivant :

Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

36 RUE DU DOCTEUR SCHMITT

21850 SAINT-APOLLINAIRE

SIREN : 016250029

SIRET : 01625002900309

Président du conseil d'administration :

Camille BONENFANT

Interlocuteur en charge du dossier :

Philippe DEHAY

*Conducteur d'opérations Grands Projets*

*06.79.84.94.48*

*philippe.dehay@aprr.fr*

*APRR / AREA*

*DICC*

*22D Avenue Lionel Terray*

*69330 Jonage*

## 2.2 Objets et cadre réglementaire de l'étude d'impact

### 2.2.1 Objet de l'étude d'impact

En novembre 2025, a été rédigé un dossier de demande de principe relatif au Parking Sécurisé pour Poids Lourds (dit « PSPL ») proposé sur l'aire d'autoroute existante de Mionnay (Autoroute A46, dans les deux sens). Il permet de confirmer la faisabilité d'un parking sécurisé sur l'aire Mionnay Ouest et un autre sur l'aire Mionnay Est, d'en définir les caractéristiques principales ainsi que les conditions de réalisation (coûts et délais).

Ces nouveaux parkings sécurisés (clôturés, éclairés et surveillés) dénommés dans la présente étude « PSPL de Mionnay Ouest » et « PSPL de Mionnay Est » :

- seront constitués d'une zone de stationnement, partiellement couverte par des ombrières photovoltaïques et équipée de bornes de « rechargement électrique » et de « rechargement frigorifique », ainsi que de cabines sanitaires autonettoyantes ;
- abriteront un bâtiment multi-services regroupant l'ensemble des services proposés aux chauffeurs routiers et des locaux techniques nécessaire à son fonctionnement.

Il est à noter que ces PSPL seront accompagnés de Parkings de Restitution Poids Lourds (dits « PRPL ») gratuits correspondent à la reconstruction de stationnements Poids Lourds (dits « PL ») équivalents à ceux impactés par le projet. Ils permettent que le nombre de places de stationnement PL gratuites soient identiques avant et après projet, malgré l'évolution de configuration des aires d'autoroutes concernées.

Comme justifié au chapitre 2.2.2 relatif au cadre règlementaire de la présente étude, le projet PSPL de Mionnay est soumis à évaluation environnementale régie, individuellement, par les dispositions du code de l'environnement.

Le projet de PSPL sur les aires existantes de Mionnay (Ouest et Est), dont APRR est le maître d'ouvrage, constitue l'objet de la présente étude d'impact.

Les évaluations des incidences respectives réalisées dans le cadre de la présente étude d'impact se basent sur les éléments de conception présentés dans le dossier de demande de principe du PSPL de Mionnay rédigé en décembre 2025.

### 2.2.2 Cadre réglementaire de l'étude d'impact

Le code de l'environnement précise dans son article L. 122-1 que « *les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale* ».

L'annexe de l'article R. 122.2 du code de l'environnement précise les seuils de soumission à évaluation environnementale systématique ou à demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale.

Avec une zone de stationnement prévisionnelle sur l'aire de Mionnay Ouest (265 emplacements PSPL + 30 emplacements PRPL) et une seconde zone de stationnement sur l'aire de Mionnay Est (119 emplacements PSPL + 25 emplacements PRPL), le projet PSPL de Mionnay présente des caractéristiques le soumettant à demande d'examen au d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale au titre de la rubrique « 41 - Aires de stationnement ouvertes au public » (cf. Tableau 1).

De fait, une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale a été déposée le 13 novembre 2025 auprès de l'Autorité Environnementale. Suite à l'instruction de cette demande, sur décision d'examen préalable au cas par cas F-084-25-C-0221 rendue le 10 décembre 2025 (cf. Annexe de l'étude), le projet est soumis à évaluation environnementale. Cette décision a fait l'objet d'un recours envoyé le 6 février 2026, à l'issue duquel une nouvelle décision (cf. Annexe de l'étude), rendue le 27 mars 2026, a soumis le projet PSPL de Mionnay à évaluation environnementale, régie, individuellement, par les dispositions du code de l'environnement.

Considérant que le PSPL de Mionnay constitue un équipement collectif mentionné à l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme, sa réalisation représente une action visée à l'article L. 300-6 du même code. De fait, son intérêt général pourra être constaté, au terme d'une enquête publique, par une déclaration de projet prise au titre du code de l'urbanisme.

En application des articles L. 122-13 et L. 122-14 du code de l'environnement, APRR a donc décidé de réaliser une évaluation environnementale portant sur le projet PSPL de Mionnay. Cette évaluation environnementale est régie par les dispositions du code de l'environnement et est soumise à enquête publique.

### 2.2.3 Procédures associées

MAJ nov

Mise à jour de novembre 2026 de l'étude d'impact suite à l'avis de l'IGEDD du 22 octobre 2026

- Afin de répondre aux observations de l'IGEDD relatives à la dette écologique du projet et à la nécessité de consolider l'analyse réglementaire au regard des espèces protégées, des compléments ont été apportés au chapitre 2.2.2.2 du mémoire en réponse (« Une dette écologique et une procédure relative aux espèces protégées non consolidées »). Ces compléments portent également sur l'absence de dérogation espèces protégées et les échanges engagés avec les services de l'État.

Le projet est concerné par un dossier de déclaration au titre des articles L212-1 et suivants du Code de l'environnement (aussi appelé dossier Loi sur l'Eau).

Le projet étant réalisé sur des parcelles propriété de l'État (domaine public autoroutier concédé), il n'est pas concerné par une demande de défrichement au titre du code forestier.

Préalablement aux travaux, la Préfète a été saisie concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive (dossier de saisine), afin qu'elle examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostics archéologiques. Cette saisine a donné lieu à :

- Un courrier de non-prescription sur le site de Mionnay Est, en date du 23 janvier 2026 ;
- Un arrêté de prescription de diagnostic archéologique sur le site de Mionnay Ouest qui se localisera exclusivement sur les parcelles non anthropisées (arrêté de la préfète de la région Auvergne Rhône-Alpes n°2025-1184 du 16 décembre 2025 prescrivant un diagnostic d'archéologie préventive).

Une demande commune de permis de construire et de permis d'aménager a été déposée.

Le projet fait l'objet d'une démarche « Eviter – Réduire – Compenser » permettant ne pas avoir d'impact résiduel significatif sur les espèces protégées et leurs habitats. Il ne serait donc pas concerné par une demande de dérogation espèces protégées au titre de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement. Toutefois, l'ensemble des éléments a été transmis à la DREAL pour échanger et partager la démarche et les conclusions.

Le démarrage des travaux s'effectuera à l'issue de l'instruction de l'ensemble des autorisations sollicitées.

### 2.2.4 Études et grandes décisions antérieures prises sur le projet

Les principales études et grandes décisions antérieures prises sur le projet sont résumées dans le Tableau 1.

Tableau 1 : Principales études et grandes décisions antérieures prises sur le projet

| Étude / Décision | Date |
|---|---|
| Étude de faisabilité | 15 décembre 2021 |
| De la décision ministérielle n° 2023-43 du 30 janvier 2023 actant la réalisation de 866 places de stationnement pour poids lourds réparties sur les autoroutes A6, A5b, A46 et A36 ; | 30 janvier 2023 |
| Dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvé par le Décret n° 2023-43 du 30 janvier 2023 (décret intégrant le PIM signé en janvier 2023) | 30 janvier 2023 |
| Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale | 13 novembre 2025 |
| Dossier de demande de principe relatif au Parking Sécurisé pour Poids Lourds | 5 novembre 2025 |
| Recours gracieux à la décision de la demande d'examen au cas par cas | 6 février 2026 |

## 2.3 Description et justification du projet

### 2.3.1 Localisation du projet

Les PSPL et PRPL de Mionnay, objets de la présente étude d'impact, sont localisés sur les aires d'autoroutes existantes de Mionnay Ouest (Chatanay) et Mionnay Est (Saint-Galmier) (Autoroute A46, PR 16, Sens Villefranche-sur-Saône-Vienne et Vienne-Villefranche-sur-Saône), dans le département de l'Ain (01), en région Auvergne-Rhône-Alpes (cf. Figure 9 et Figure 10).

Le projet consiste en la construction de deux parkings pour poids-lourds comprenant :

- Sur l'Aire de Mionnay Ouest : un parking sécurisé (PSPL) de 265 places payantes et d'un parking de restitution (PRPL) de 30 places gratuites.
- Sur l'Aire de Mionnay Est : un parking sécurisé (PSPL) de 119 places payantes et d'un parking de restitution (PRPL) de 14 places gratuites.

Chacun d'entre eux possède des ombrières photovoltaïques (puissance nominale raccordée respective de 7 800 et 2 500 kVA), un bâtiment multiservices, un point laverie et un poste livraison/transformation Enedis.

Les emprises définitives prévisionnelles des PSPL et PRPL de Mionnay Ouest et temporaires de travaux associées se trouvent sur des terrains propriété d'APRR. Toutefois, seule la zone Nord s'inscrit dans les emprises du DPAC - Autoroute A46. Elles sont aujourd'hui occupées au niveau de la zone Nord, par des espaces anthropisés déjà artificialisés (essentiellement voiries et espaces remaniés) et des espaces verts ; au niveau de la zone Sud, par des espaces anthropisés déjà artificialisés (essentiellement voiries et places de stationnement) et une parcelle verte associée à l'autoroute A46 (il s'agit d'une zone actuellement cultivée, sans toutefois qu'une convention n'ait été passée entre l'exploitant et APRR, pour laquelle il a été demandé à l'exploitant de libérer le terrain). Aucune acquisition foncière supplémentaire n'est nécessaire pour mener à bien le projet.

Concernant les emprises prévisionnelles définitives du projet des PSPL et PRPL de Mionnay Est et temporaires de travaux associées, elles se trouvent sur des terrains propriété d'APRR et s'inscrivent dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC - Autoroute A46) et sont occupées en partie, par des espaces déjà anthropisés (voiries et zones de stationnements), par des espaces verts et ne sont pas occupées par des zones cultivées.

Il est à noter que les parkings de restitution (PRPL) gratuits correspondent à la reconstruction de stationnements PL équivalents à ceux impactés par le projet. Ils permettent que le nombre de places de stationnement PL gratuites soit identique avant et après projet, malgré l'évolution de configuration des aires d'autoroutes concernées.

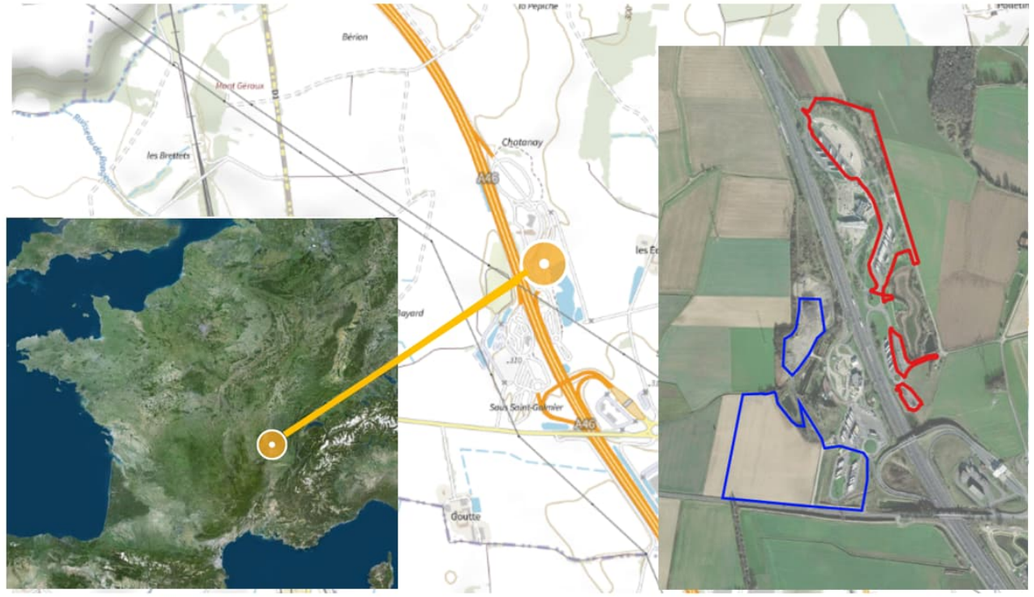



Figure 1 : Présentation générale du PSPL - Situation géographique

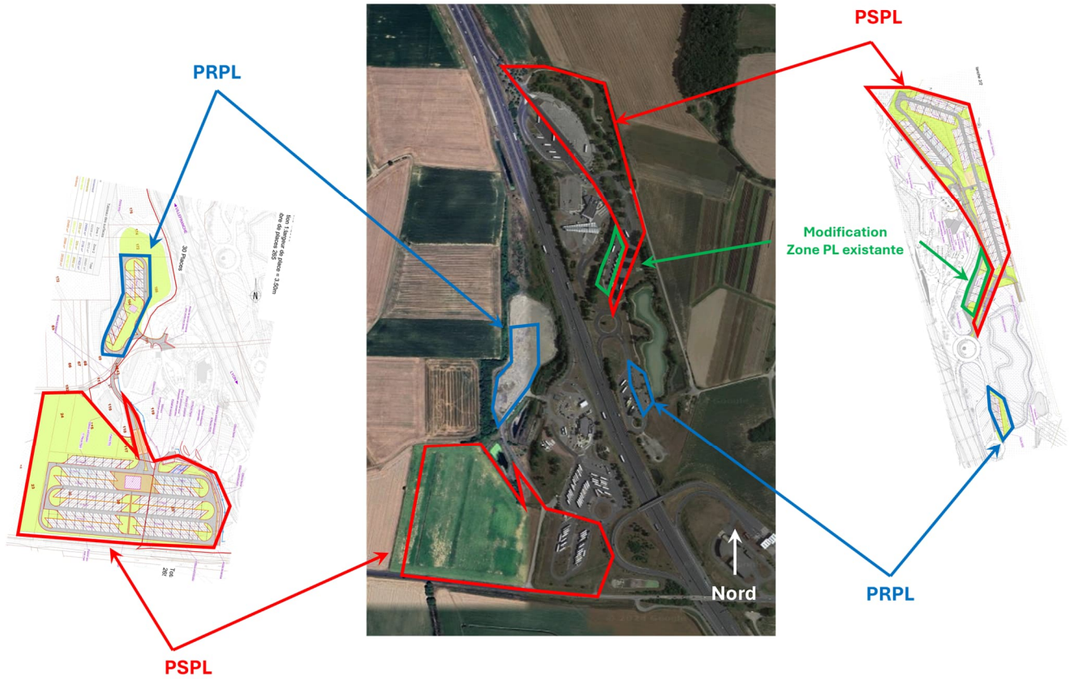



Figure 2 : Présentation générale du PSPL - Situation sur les aires de Mionnay

### 2.3.2 Description du projet

Le projet consiste à aménager deux parkings sécurisés pour poids lourds sur les aires autoroutières existantes de Mionnay Est et Mionnay Ouest, le long de l'autoroute A46, cf. les fiches de synthèses en Figure 3 et Figure 4.

Le projet prévoit également la conservation d'une offre de stationnement gratuit pour les poids lourds grâce à la création de places de restitution compensant les places réaffectées aux parkings sécurisés.

Le projet comprend :

- à Mionnay Ouest, un parking sécurisé (PSPL) de 265 places et un parking de restitution (PRPL) de 30 places ;
- à Mionnay Est, un parking sécurisé (PSPL) de 119 places et un parking de restitution (PRPL) de 14 places.

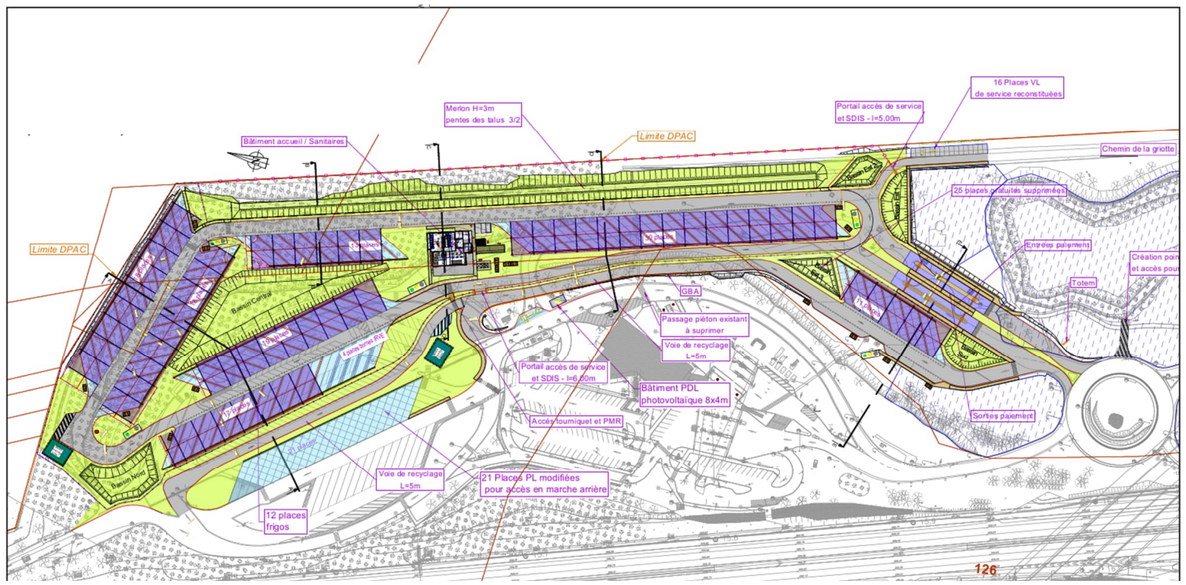
Les parkings sécurisés seront clôturés, surveillés et accessibles par contrôle d'accès. Ils fonctionneront 24h/24 et 7j/7 afin d'offrir aux conducteurs routiers un stationnement sécurisé pour eux-mêmes et leurs marchandises.

Chaque site sera équipé :

- d'un bâtiment multiservices comprenant notamment des espaces de repos, des sanitaires et des locaux techniques ;
- d'équipements de recharge destinés aux poids lourds électriques et frigorifiques ;
- d'ombrières photovoltaïques couvrant une partie des zones de stationnement ;
- d'aménagements paysagers participant à l'intégration du projet et au développement de la biodiversité.

La gestion des eaux pluviales reposera principalement sur leur infiltration au plus près de leur point de collecte au moyen d'ouvrages adaptés. Les eaux usées produites par les bâtiments seront raccordées à des systèmes de traitement appropriés.

| MOA | NOMBRE DE PLACES | FICHE DE SYNTHESE | LOCALISATION | MOE |
|---|---|---|---|---|
| APRR | **Création de 119 places PL** dont :<br>• **103 places couvertes** par des ombrières photovoltaïques<br>• **4 places IRVE**<br>• **12 places avec prise frigo couvertes** par des ombrières photovoltaïques | **AUTOROUTE A46**<br>**AIRE DE SERVICES DE MIONNAY CHATANAY**<br>**Aménagement d'un Parking Sécurisé Poids Lourds (PSPL)**<br>**Dossier de demande de Principe (DDP)** | **Département de l'Ain**<br>**Commune de Mionnay** | egis |




## ÉTUDES ET DÉCISIONS ANTÉRIEURES

- **2021 – Études de faisabilité pour la réalisation de 5 Parkings Sécurisés Poids Lourds (PSPL) réalisées par le cabinet JP Massonet**
- **Janvier 2023 – Signature du Plan d'Investissement Mobilité (PIM) par APRR**

## TRAFIC A L'ENTRÉE DE L'AIRE

- Moyenne journalière annuelle (TMJA) 1 138 véhicules dont 26.1% de PL, soit 297 PL
- Moyenne journalière pour les jours ouvrés (TMJO), 1 287 véhicules dont 30,7% de PL, soit 395 PL
- Conditions les plus défavorables, 13h-14h**.**
- **Le volume de trafic supplémentaire PSPL ne perturbe pas le fonctionnement de l'aire**

## PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

- **Enjeux environnementaux : négligeables à modérés**
- **Mise en place de mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi**
- **Mise en place de mesures de compensation zones humides et faune/flore**
- **Aménagements paysagers :**
  - Haies brise-vue permettant la préservation et le renforcement de l'intégration paysagère
  - Aménagements paysagers dans les espaces libres
  - Fond des ouvrages d'infiltration plantés avec des hélophytes

## GÉOLOGIE ET GÉOTECHNIQUE

Formations : **remblais** et **terrains anthropiques** sur des **limons et Loess** surplombant des **moraines Rissienes**

Perméabilité : entre 4.10-6 m/s et 1.10-5 m/s

**Couche de forme traitée**. Objectif de **portance PF2**

## PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

| | | |
|---|---|---|
| Référentiels | **Guide des Aires annexes sur autoroutes de liaison 1980** | |
| Voies de circulation | Sens unique<br>Largeur voie : 4,50 m | Cheminement piéton : 1,50 m<br>Rayon intérieur mini : 15 m |
| **Places de stationnement** | Stationnement en marche arrière<br>Places inclinées à 45 ° | Longueur : 18,00 m<br>Largeur : 3,50 m |

## CHAUSSÉES

Trafic estimé de **classe T2+ de 238 PL/J**
**Durée de dimensionnement de 30 ans**

**Structure retenue**

| Voie de circulation PL | Stationnement PL |
|---|---|
| **BBME3 : 5 cm**<br>**GB4 : 18 cm**<br>**Réglage 0/31.5 : 10 cm**<br>**CdF traitée : 35 cm**<br>**PF2** | **BBME3 : 5 cm**<br>**GB4 : 8 cm**<br>**Réglage 0/31.5 : 10 cm**<br>**GNT Complémentaire : 10 cm**<br>**CdF traitée : 35 cm**<br>**PF2** |

## HYDRAULIQUE ET ASSAINISSEMENT

**94% des eaux sont infiltrées** via des noues, fossés ou tranchées le reste est rejeté dans le réseau existant

**Dimensionnement pour une pluie trentennale**

**Vérification faite pour une pluie centennale**, débordement contrôlé de 5 ouvrages

**Il n'y a pas d'interception de Bassin Versant Naturel (BVN)**

## EQUIPEMENTS D'EXPLOITATION ET DE SECURITE

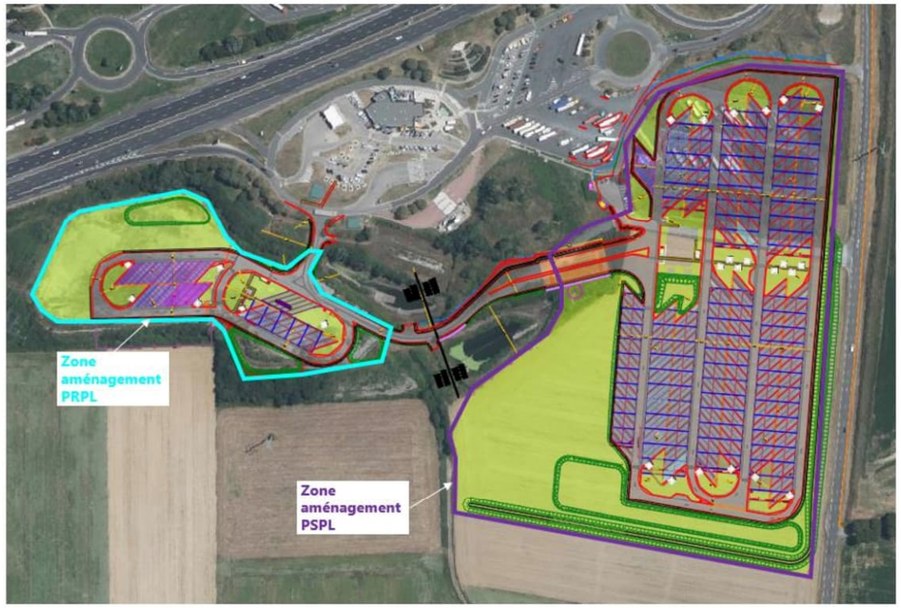
Bâtiment Multi-Services, Conteneurs à déchets, Prises frigorifiques, Bornes de recharge IRVE, Wi-Fi, Péage, Clôtures, Système anti-intrusion, Vidéosurveillance, Éclairage

## ESTIMATION

**Coût prévisionnel de l'opération : 9 509 K€ HT (valeur décembre 2024)**

Figure 3 : Fiche de synthèse du projet Mionnay Est

| MOA | NOMBRE DE PLACES | FICHE DE SYNTHESE | LOCALISATION | MOE |
|---|---|---|---|---|
| APRR | **Création de 265 places PL** dont :<br>• **4 places IRVE**<br>• **235 places couvertes** par des ombrières **photovoltaïques**<br>• **26 places avec prise frigo** | **AUTOROUTE A46**<br>**AIRE DE SERVICES DE MIONNAY SAINT GALMIER**<br>**Aménagement d'un Parking Sécurisé Poids Lourds (PSPL)**<br>**Dossier de demande de Principe (DDP)** | **Département de l'Ain**<br>**Commune de Mionnay** | egis |




## ÉTUDES ET DÉCISIONS ANTÉRIEURES

- **2021 – Études de faisabilité pour la réalisation de 5 Parkings Sécurisés Poids Lourds (PSPL) réalisées par le cabinet JP Massonet**
- **Janvier 2023 – Signature du Plan d'Investissement Mobilité (PIM) par APRR**

## TRAFIC A L'ENTRÉE DE L'AIRE

- Moyenne journalière annuelle (TMJA) 1 261 véhicules dont 44,2% de PL, soit 557 PL
- Moyenne journalière pour les jours ouvrés (TMJO), 1 453 véhicules dont 50,2% de PL, soit 729 PL
- Conditions les plus défavorables, 12h-13h**.**
- **Le volume de trafic supplémentaire PSPL ne perturbe pas le fonctionnement de l'aire**

## PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE

- **Enjeux environnementaux : négligeables à modérés**
- **Mise en place de mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi ;**
- **Mise en place de mesures de compensation zones humides, faune/flore.**
- **Aménagements paysagers :**
  - Haies brise-vue permettant la préservation et le renforcement de l'intégration paysagère
  - Aménagements paysagers dans les espaces libres
  - Plantation des fonds d'ouvrages d'infiltration avec des hélophytes

## GÉOLOGIE ET GÉOTECHNIQUE

Formations : **remblais** et **terrains anthropiques** sur des **limons et Loess** surplombant des **moraines Rissienes**

Perméabilité : entre 3.10-5 m/s et 8.10-6 m/s

Pourcentage de **réemploi** : estimé à **66%** en **couche de forme** et en **remblais**

**Couche de forme granulaire**. Objectif de **portance PF2**

## PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

| | | |
|---|---|---|
| Référentiels | **Guide des Aires annexes sur autoroutes de liaison 1980** | |
| Voies de circulation | Sens unique<br>Largeur voie : 4,50 m | Cheminement piéton : 1,50 m<br>Rayon intérieur mini : 15 m |
| **Places de stationnement** | Stationnement en marche arrière<br>Places inclinées à 45 ° | Longueur : 16,50 m<br>Largeur : 3,50 m |

## CHAUSSÉES

Trafic estimé de **classe T1 de 528 PL/J**
**Durée de dimensionnement de 30 ans**

**Structure retenue**

| Voie de circulation PL | Stationnement PL |
|---|---|
| **BBME3 : 5 cm**<br>**GB4 : 21 cm**<br>**Réglage 0/31.5 : 10 cm**<br>**CdF granulaire : 50 cm**<br>**PF2** | **BBME3 : 5 cm**<br>**GB4 : 8 cm**<br>**Réglage 0/31.5 : 10 cm**<br>**GNT : 10 cm**<br>**CdF granulaire : 50 cm**<br>**PF2** |

## HYDRAULIQUE ET ASSAINISSEMENT

**89% des eaux sont infiltrées** via des noues, bassins de pluie, fossés ou tranchées

**Dimensionnement pour une pluie trentennale**

**Vérification faite pour une pluie centennale**, débordement contrôlé d'un ouvrage vers le Ruisseau de Rongean.

Interception d'un **petit BVN** qui est **rétabli**

## EQUIPEMENTS D'EXPLOITATION ET DE SECURITE

Bâtiment Multi-Services, Conteneurs à déchets, Prises frigorifiques, Bornes de recharge IRVE, Wi-Fi, Péage, Clôtures, Système anti-intrusion, Vidéosurveillance, Éclairage

Sanitaire sur le PRPL

## ESTIMATION

**Coût prévisionnel de l'opération : 16 695 751 € HT (valeur septembre 2020)**

Figure 4 : Fiche de synthèse du projet Mionnay Ouest

### 2.3.3 Justification du projet

Le rapport « Study on Safe and Secure parking places for trucks – Final Report – ISBN 978-92-76-00675-6 – 2019 » de février 2019 mentionne, à la date de son état des lieux, une pénurie d'installations permettant à la fois le stationnement sûr et sécurisé des poids lourds et un niveau minimum de services pour répondre au bien-être social de leurs chauffeurs, installations dénommées par la suite « aires de stationnement sécurisées ».

Il pointe, à l'échelle européenne (UE28), une pénurie de stationnements sécurisés :

- en 2018, il y avait un déficit de 95 674 places de stationnement pour poids lourds à l'échelle de l'UE28 ;
- sur 300 000 places disponibles la nuit, seulement 46 801 étaient sécurisées, dont 6 611 certifiées ;
- la France, parmi d'autres pays, manque d'aires de stationnement sécurisées certifiées.

Selon ce rapport, à l'échelle européenne, l'établissement d'un réseau plus dense d'aires de stationnement sécurisées avec une définition claire des niveaux de sécurité (certification) permettrait à l'ensemble des acteurs de la chaine logistique (chargeurs, chauffeurs, assureurs, …), et à la société dans son ensemble, de bénéficier à la fois d'une amélioration de l'approvisionnement (du fait d'une meilleure protection des chauffeurs, du fret et du matériel de transport) et de la sécurité routière (grâce à des chauffeurs mieux reposés et moins stressés).

#### 2.3.3.1 À l'échelle du réseau APRR - Choix de l'autoroute et du site d'implantation

En superposant les cartes présentées dans le rapport de janvier 2025, « Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU – Final Report – MOVE/C1/SER/2023-138 », analysé dans l'étude d'impact environnementale, avec le réseau APRR, les éléments présentés ci-après peuvent être notés à l'échelle du territoire français :

- La pénurie d'offre de stationnement globale à destination des poids lourds est concentrée le long des principales artères routières soutenant le transport de marchandises longue distance et permettant de relier les grands centres logistiques européens situés notamment en Suisse / Bénélux, en région parisienne et en Espagne.

  ⇨ Ces artères routières correspondent au réseau APRR sur la partie Est du territoire français.

- La pénurie d'offre de stationnement globale à destination des poids lourds est notamment élevée au niveau des régions parisienne et bruxelloise (Belgique) ainsi qu'au niveau des régions entourant Nancy et Bâle (Suisse), se trouvant directement dans le périmètre d'influence des grands centres logistiques de l'Europe occidentale.

  ⇨ Ces régions sont desservies directement ou indirectement par le réseau APPR (cf. Figure 5) et notamment l'A5 et l'A6 (région parisienne), l'A31 (Nancy puis région bruxelloise via le Luxembourg) et l'A36 (Mulhouse puis Bâle).

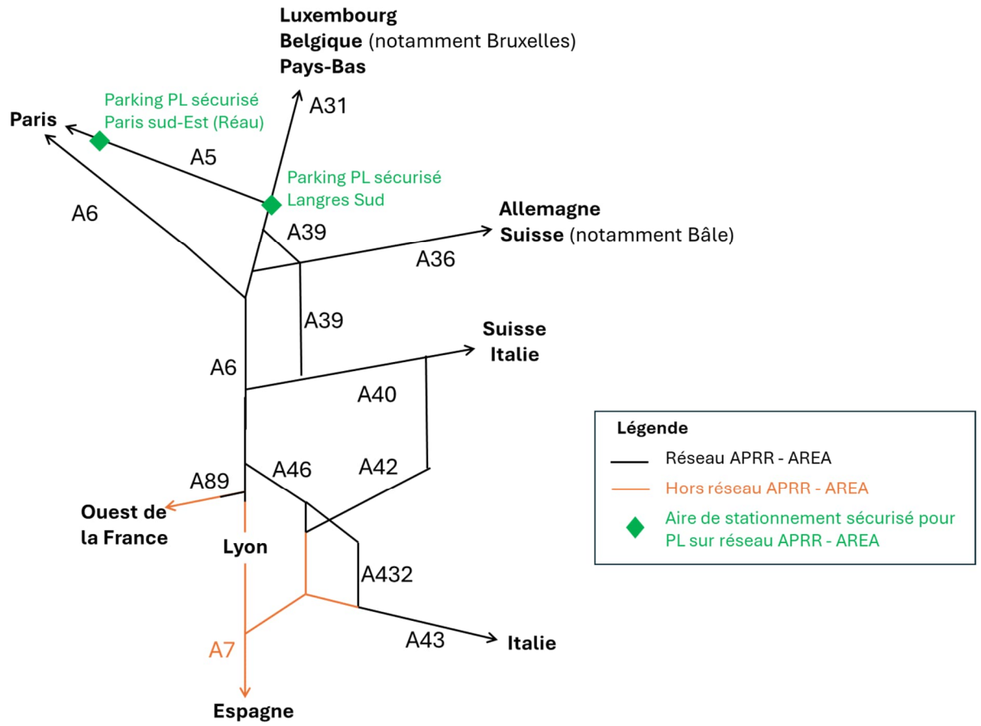



Figure 5 : Réseau APRR et desserte de l'Europe occidentale

- La France est le troisième État membre dans lesquels ont été dénombrés le plus de vols de cargaison en 2023/2024 en raison de la densité de son réseau de transport.

  ⇨ Les axes routiers sur lesquels ces incidents sont dénombrés correspondent en partie à des axes du réseau APRR ; il s'agit notamment de l'A5 (région parisienne et Langres), de l'A6 (région parisienne, abords de Dijon et de Lyon), de l'A36 (entre Dijon et Mulhouse) et de l'A46 (abords de Lyon) desservant la région parisienne et l'Est du territoire français.

- La mise en place d'aires de stationnement pour poids lourds sécurisées et certifiées selon la norme européenne EU-PARKING sur le réseau APRR est par ailleurs justifiée considérant que ce réseau n'en dispose pas, à date.

  ⇨ APRR dispose de deux parkings sécurisés pour poids lourds sur son réseau, même s'ils ne sont pas certifiés selon la norme européenne EU-PARKING. Il s'agit du parking de Réau – Paris Sud-Est (situé au Sud de Paris, sur A105 (A5b) - Sortie 13) et du parking de Langres Sud (situé au Nord de Dijon, sur A31 - Sortie 6), tous les deux situés aux abords de zones d'intérêt logistiques et du grand axe autoroutier A5.

Ainsi, le choix des autoroutes sur lesquelles implanter prioritairement des PSPL sur le réseau APRR s'est appuyé sur les éléments suivants :

- A6 (Autoroute du Soleil) reliant le Sud-Est de Paris et la région lyonnaise en empruntant la vallée de la Saône et desservant notamment les villes de Évry-Courcouronnes, Fontainebleau, Nemours, Auxerre, Dijon/Beaune, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Villefranche-sur-Saône considérant :

- d'une part, le trafic important sur cet axe du fait de la desserte des régions parisienne et lyonnaise, puis de l'Espagne (via l'A7 et l'A9, hors réseau APRR, en prolongement de l'A6), constituant des maillons forts de la chaine d'approvisionnement logistique en Europe occidentale ;
- d'autre part, la localisation des incidents de type vols de cargaison mis en évidence sur cet axe, essentiellement aux abords de Paris, Dijon/Beaune et Lyon.

- Le secteur de contournement de Lyon (A46 en continuité de l'A6), constituant le second contournement Est de Lyon (après le Boulevard Périphérique et avant l'A432), sur son tronçon Nord pour les mêmes raisons que ci-dessus ;
- A36 (La Comtoise) reliant Beaune à Ottmarsheim (frontière entre la France et l'Allemagne), desservant notamment les villes de Dole, Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse et permettant l'accès à l'Allemagne vers Fribourg-en-Brisgau et à la Suisse vers Bâle, considérant :
  - d'une part, que cette autoroute permet l'accès à l'Allemagne et à la Suisse, et qu'elle se trouve dans le périmètre d'influence des grands centres logistiques de ces États membres ;
  - d'autre part, la localisation des incidents de type vol de cargaison mis en évidence sur cet axe, notamment aux abords des régions dijonnaise et mulhousienne.

L'A5 et l'A31 n'ont, à ce stade, pas été retenues pour l'implantation d'un PSPL considérant les aires de stationnement pour poids lourds sécurisée déjà en service sur ces axes : l'aire de Réau-La Galande située sur l'A5b au Sud de Paris (juste avant sa jonction avec l'A5) et l'aire de Langres Sud, sur l'A31 au Nord de Dijon (cf. Figure 5).

À ce stade, au regard des études européennes précédemment analysées, le réseau concédé à AREA n'est pas apparu comme une priorité pour la mise en place de ce type d'aménagement. Ainsi, aucune de ses autoroutes n'a été retenue (A40, A41, A42, A432, A43, A49).

Pour ces différentes raisons, il a été retenu d'implanter des PSPL sur les autoroutes A6, A46 et A36.

Le présent dossier porte sur le choix du site d'implantation du secteur du contournement lyonnais.

D'autres sites d'implantation font l'objet d'études en cours d'instruction, il s'agit de :

- L'aire de Mâcon Saint-Albain sur A6 ;
- L'aire de Porte d'Alsace Sud sur A36.

#### 2.3.3.2 À l'échelle du réseau APRR – Choix du site d'implantation sur le secteur du contournement lyonnais

L'autoroute A46, entre Vienne et Villefranche-sur-Saône, a ainsi été retenue pour l'implantation de PSPL.

Une analyse du type d'emplacement potentiel de ce PSPL a ensuite été faite sur la base des deux critères cumulatifs suivants :

- Critère 1 : limiter l'acquisition foncière et l'artificialisation des sols :
  - à une implantation sur des emprises nouvelles (nécessitant une acquisition par APRR) il est préféré une implantation sur des terrains maîtrisés par le concessionnaire,
  - lorsque possible, il est recherché la mutualisation des accès afin de limiter l'artificialisation des sols et, pour ce faire, il est retenu une implantation à proximité immédiate d'ouvrages existant du réseau APRR tels que échangeurs, barrières de péage, aires de services ou de repos ;
- Critères 2 : permettre aux chauffeurs de ne pas avoir à sortir du réseau autoroutier et parcourir des kilomètres supplémentaires à la recherche de services existants et éviter les incidences associées (émissions sonores et atmosphériques, sécurité des chauffeurs et usagers de la route, …) :
  - à une implantation au niveau d'un échangeur (obligeant les chauffeurs à sortir du réseau APRR pour rechercher des services) il est préféré une implantation au niveau d'une aire se trouvant dans le périmètre du DPAC et disposant encore de foncier libre ;
  - à une implantation sur une aire de repos (exempte de services accessibles) il est préféré une implantation sur une aire de services considérant l'accessibilité des chauffeurs aux équipements déjà disponibles sur celle-ci (station de distribution de carburant / lieux de restauration / boutique).

Au terme de cette analyse, le choix s'est porté sur une implantation du PSPL sur, ou à proximité immédiate, d'une aire de services (foncier disponible et accessibilité de services existants).

Compte tenu des parkings poids lourds existants sur l'A46 et autoroutes proches, à date, ce choix a abouti à retenir les aires de services se trouvant dans le sens Anse – Chasse sur Rhône.

Les aires de services envisagées sur la base des critères susmentionnés sont :

- l'aire de services Dracé/Taponas ;
- l'aire de services de Mionnay Est/Ouest ;
- l'aire de services de Lyon-Dagneux/Montluel ;
- l'aire de services de l'Isle d'Abeau Nord/Sud.

Une analyse multicritère de ces quatre aires de services a ensuite été réalisée en tenant compte :

- de critères techniques :
  - dimensionnement actuel des zones de stationnement,
  - surface foncière encore disponible permettant d'accueillir un PSPL possédant un nombre de places significatif (minimum 150 places) pour être considérer comme répondant aux besoins,
  - contraintes topographiques et géométriques du terrain potentiel d'implantation (possibilité de créer un nombre de places suffisant ainsi que les voiries de desserte au regard du besoin exprimé),
  - position par rapport au réseau autoroutier et autres axes routiers du secteur d'implantation ;
- de critères environnementaux liés :
  - au milieu physique (risques naturels et cours d'eau),
  - au milieu naturel (secteurs à enjeux : boisements, zones humides, corridors écologiques, ...),
  - au milieu humain (captages AEP et périmètres de protection, zones de risques technologiques et d'habitations),
  - au patrimoine (monuments ou sites inscrits / classés et périmètres de protection et de zones d'intérêt archéologique).

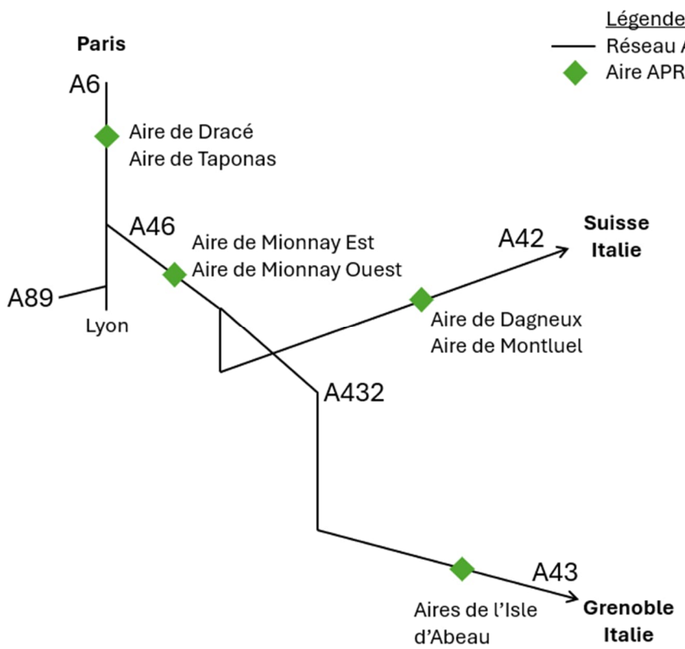



Figure 6 : Réseau APRR - Aires de services envisagées sur l'A46

Au terme de l'analyse des solutions alternatives, l'aire de services la plus favorable au projet d'implantation d'un PSPL sur l'A46 (secteur du contournement de Lyon) est l'aire de Mionnay, considérant notamment :

- la géométrie de l'espace sous maîtrise foncière d'APRR encore disponible à proximité immédiate de cette aire (surface suffisante et continue, pas de suppression de places PL existantes) et l'absence de contrainte topographique sur cet espace ;

- sa proximité avec Genève et Saint-Michel-de-Maurienne, la plaçant dans le rayon d'influence des centres logistiques suisses et italiens (Saint-Michel-de-Maurienne dernière aire de service avant la frontière italienne) ;

- son éloignement par rapport aux premières zones naturelles ayant fait l'objet d'une délimitation règlementaire (ZNIEFF, Sites Natura 2000, Zones humides) et l'absence de besoin de déboisement pour mener à bien le projet ;

- son éloignement par rapport aux premières zones de risques d'origine naturel (notamment zones inondables au titre d'un PPRI) ou industrielle (notamment canalisations enterrées de transport de matières dangereuses et installations classées pour la protection de l'environnement) ;

- son éloignement par rapport aux premières habitations et l'absence de captage d'alimentation en eau potable (ou de rayons de protection d'un tel captage) à proximité de l'aire d'étude rapprochée pour le projet de PSPL.

La création de parkings sécurisés pour poids lourds sur les aires de Mionnay Est et Ouest présente globalement un intérêt :

- pour les chauffeurs des poids lourds puisqu'ils bénéficieront ensuite d'un stationnement leur permettant de disposer, pendant leur arrêt, d'un niveau de sécurité accrue (pour eux et leur chargement) et d'un niveau optimal de services (repos, restauration, accès à des douches et sanitaires...) ;

- pour les usagers de la route (poids lourds et véhicules légers) puisqu'il contribuera à diminuer le nombre d'accidents de la route liés à la fatigue potentielle des chauffeurs ou au stationnement sauvage des poids lourds (sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute, sur les bretelles d'accès d'aires de services ou d'aires de repos ou encore sur les bords de routes nationales, départementales ou communales) ;

- pour la collectivité en général puisqu'en contribuant à la réduction du nombre d'accidents de la route, il contribuera à la réduction du nombre d'interventions des secours et par conséquent des coûts qui en découlent.

Il est à noter qu'un travail similaire a été réalisé sur les autoroutes A6 et A36, ayant abouti respectivement au choix des aires de Mâcon Saint-Albain et de Porte d'Alsace Sud. Ces PSPL font l'objet de dossiers distincts et ne sont pas l'objet du présent dossier.

## 2.4 État actuel de l'environnement et facteurs susceptibles d'être affectés par le projet

### 2.4.1 Définition et localisation des aires d'étude

L'objectif du présent chapitre est de permettre d'avoir une vision de l'environnement de l'emprise du projet en l'état actuel afin d'identifier les enjeux environnementaux susceptibles ensuite d'être impactés par le projet.

L'aire d'influence d'un projet se définit comme le périmètre dans lequel les effets du projet sont potentiellement perceptibles, qu'il s'agisse d'effets directs liés à l'emprise du projet (= aire d'influence immédiate) ou d'effets indirects susceptibles d'être ressentis au-delà de cette emprise (= aire d'influence périphérique), étant entendu que :

- l'emprise du projet est définie comme regroupant l'emprise définitive des ouvrages projetés (ici en phase avant-projet) et l'emprise provisoire de travaux nécessaire à sa réalisation ;
- selon les thématiques environnementales, les effets peuvent être perçus plus ou moins loin des ouvrages ou travaux qui en sont à l'origine.

Ainsi, afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux environnementaux pouvant interagir avec le projet, des aires d'étude ont été définies, étant entendu qu'elles peuvent être plus larges que le seul périmètre dudit projet et qu'elles peuvent être différentes selon les thématiques environnementales étudiées afin de garder des échelles d'analyse cohérentes.

Pour la présente étude d'impact, il est par conséquent défini les aires d'étude suivantes (cf. Figure 7) :

- une aire d'étude immédiate, qui correspond à l'emprise du projet, c'est-à-dire à l'emprise des secteurs d'intervention, des aménagements et de leurs abords. Elle intègre l'emprise du projet, sur laquelle est regroupé l'ensemble des composantes du projet (zones de stationnement, bâtiment accueil et sanitaires, ouvrages de gestion des eaux, espaces verts, ...), ainsi que l'emprise des zones de travaux nécessaires à sa réalisation. L'ensemble des expertises et inventaires ont été conduits (faune, flore, habitats naturels et zone humide) dans cette aire ;
- une aire d'étude élargie (bande tampon de 200 m), qui correspond à une zone élargie potentiellement affectée par d'autres effets que ceux d'emprise, notamment par diverses perturbations ou nuisances liées aux travaux ou à l'exploitation du PSPL (émissions de poussières, nuisances sonores, émissions lumineuses, ...) et susceptibles de déranger le voisinage ou la faune. Elle intègre l'aire d'étude immédiate et les milieux périphériques proches et c'est en général sur cette aire que s'apprécient les effets directs et indirects du projet.
- une aire d'étude éloignée (bande tampon de 500m), adaptée à certaines thématiques nécessitant une analyse à une échelle plus importante, comme par exemple, les thématiques en lien avec l'eau (masses d'eau, usages, outils de planification, ...), le climat, ... ⇨ selon la thématique, cette aire d'étude peut avoir un rayon de 100 m à plusieurs kilomètres au-delà de l'aire d'étude immédiate ; fonction de chaque thématique, ces aires d'étude ne figurent pas sur la Figure 7.

En ce qui concerne l'étude des milieux naturels, des aires d'études spécifiques sont également définies :

- une aire d'étude rapprochée correspondant aux sites d'implantations potentiels du projet, au sein de laquelle l'ensemble des expertises et inventaires ont été conduits (faune, flore, habitats naturels et zone humide) ;
- une aire d'étude élargie sur les milieux limitrophes aux emprises projets (bande tampon de 200 m) afin de prendre en compte la faune à faible capacité de dispersion (amphibiens, reptiles, insectes, chiroptères) ;
- une aire d'étude éloignée sur les milieux en périphérie aux emprises projets (bande tampon de 500 m) afin de prendre en compte la faune à forte capacité de dispersion (mammifères hors chiroptères, oiseaux) :
  - Objectif 1 : prédéfinir les enjeux écologiques potentiels de l'aire d'étude, via la consultation de la bibliographie naturaliste existante sur les sites naturels remarquables connus sur ou à proximité du projet.

    Cette analyse bibliographique a permis de conditionner les méthodologies d'inventaires, en mettant notamment l'accent sur la recherche d'espèces patrimoniales à vastes territoires dont la présence, actuelle ou historique, est connue sur le périmètre défini.
  - Objectif 2 : avoir une vision élargie du fonctionnement écologique de l'aire d'étude immédiate du projet.

    Cette échelle permet de prendre en compte les évènements de dispersion des individus entre les populations d'une même espèce et les phénomènes de migration seulement perceptibles à larges échelles.
  - Objectif 3 : permettre la mise en perspective du projet à l'échelle d'une région naturelle ou d'un département.

    Cette échelle, permet d'appréhender le caractère cumulatif des impacts du projet avec d'autres aménagements et pressions existantes sur les milieux et les espèces.

Toutes les aires d'études (Figure 7) sont situées en région Auvergne-Rhône-Alpes, dans le département de l'Ain (01) et du Rhône (69) et recoupent le périmètre des communes de Mionnay et Montanay.

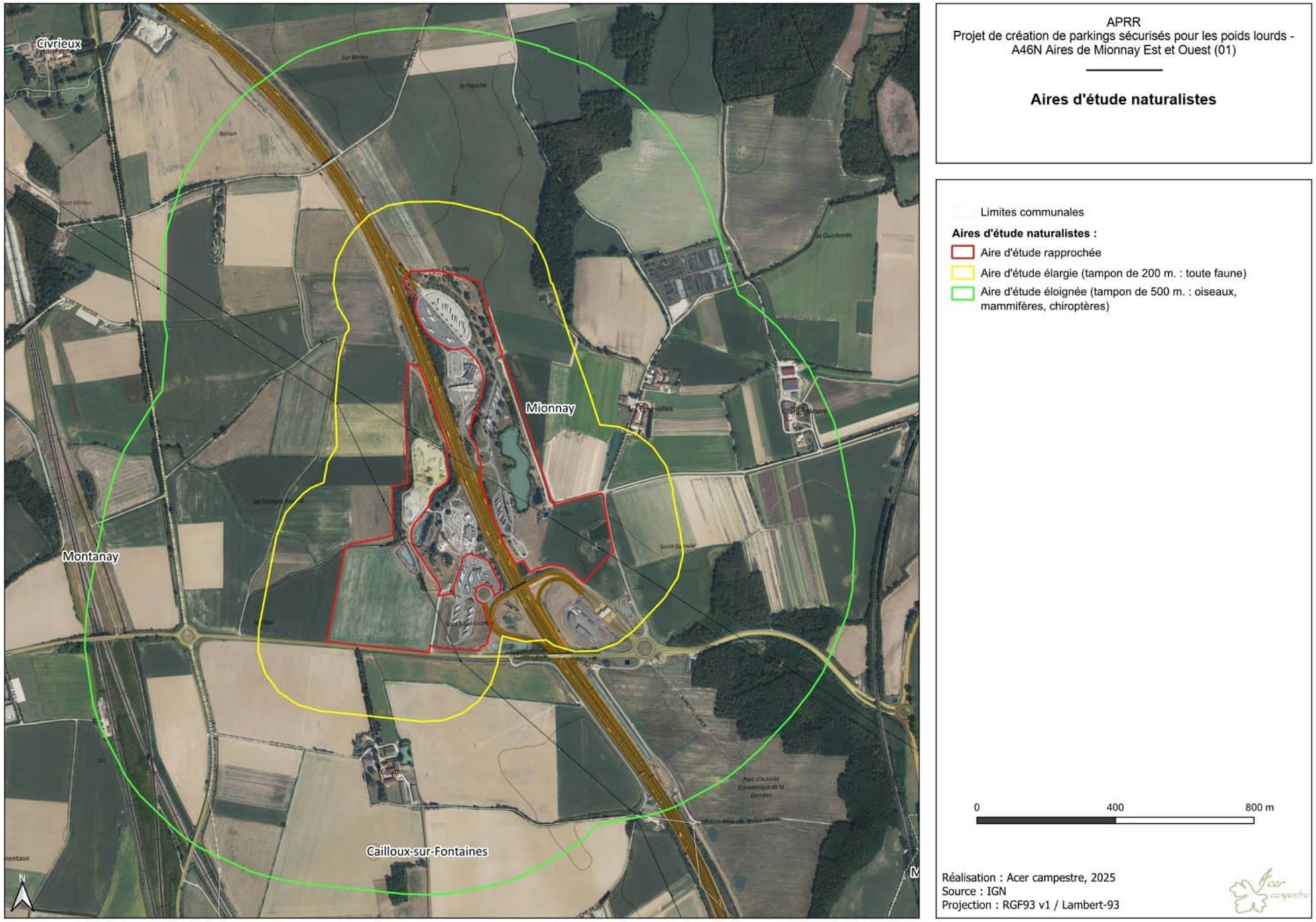



Figure 7 : Localisation des aires d'études naturalistes (Source : Acer Campestre)

### 2.4.2 Synthèse des enjeux environnementaux de l'état initial

MAJ nov — Mise à jour de novembre 2026 de l'étude d'impact suite à l'avis de l'IGEDD du 22 octobre 2026

- Risques naturels : il est précisé que le projet n'est pas concerné par l'AAC du captage AEP de Civrieux et ne recoupe aucun périmètre de protection de captage AEP.

Le diagnostic environnemental réalisé a permis de mettre en évidence les principaux enjeux environnementaux à l'échelle des aires d'étude définies et d'évaluer le niveau de sensibilité de chacun des enjeux identifiés, au regard de la réalisation du projet.

Les enjeux sont, par définition, indépendants de la nature du projet. Ils correspondent à un état de l'environnement dont l'appréciation repose sur les valeurs de la société. La valeur qui leur est accordée est donc susceptible d'évoluer progressivement au cours du temps. Dans certains cas, cette valeur est reconnue par des mesures réglementaires de protection (monuments historiques classés, réserves naturelles, périmètres de protection de captages…) ou des inscriptions à des inventaires (ZNIEFF, …).

Le niveau d'enjeu est déterminé selon les critères suivants :

- Les enjeux majeurs : il s'agit de secteurs à très forte valeur intrinsèque.

Ces enjeux sont souvent traduits dans la réglementation et rendent souvent peu compatible le passage de l'infrastructure ou la réalisation d'aménagements ponctuels. En cas de passage dans ces zones, il est en général nécessaire de :

- réaliser des études environnementales très détaillées ;
- procéder à des adaptations techniques du projet (ouvrages exceptionnels…) voire requestionner son programme ;
- mener une concertation locale soutenue (visions divergentes d'aménagement du territoire entre différents acteurs).

- Les enjeux forts : il s'agit de secteurs à forte valeur intrinsèque ou à valeur règlementaire.

En cas de projet dans ces zones, il est en général nécessaire de :

- réaliser des études environnementales détaillées ;
- adapter la conception du projet aux enjeux et mettre en place des mesures environnementales importantes ;
- obtenir éventuellement des autorisations administratives ;
- mener une concertation locale.

- Les enjeux modérés : il s'agit de secteurs à valeur intrinsèque supérieure aux enjeux faibles pouvant amener des impacts notables.

Les enjeux en présence nécessiteront la mise en place de mesures environnementales, y compris dans la conception, pouvant être spécifiques à ces enjeux.

- Les enjeux faibles : il s'agit de secteurs à valeur intrinsèque faible.

Les enjeux en présence nécessiteront la mise en place de mesures environnementales « courantes ».

- Les enjeux négligeables : il s'agit de secteurs à valeur intrinsèque très faible.

Les enjeux en présence ne nécessitent souvent aucune mesure environnementale.

Les enjeux environnementaux sont synthétisés dans le Tableau 2 ; pour plus de détails sur la hiérarchisation des enjeux, il convient de se reporter à chaque chapitre correspondant.

Tableau 2: Synthèse des enjeux environnementaux de l'état initial

| Thématique | Sous-thématique | État initial | Niveau d'enjeu global |
|---|---|---|---|
| Milieu physique | Topographie | La commune de Mionnay est située à environ 23 km au Nord-Est de Lyon, sur le plateau argileux de la Dombes (terrains assez imperméables). Le relief est peu marqué avec des variations d'altitude comprises entre 281 m et 305 m.<br>Pour Mionnay Est, la zone Sud est bordée par un étang artificiel, un parking au centre et des terrains enherbés au Sud. La zone Nord de l'aire est bordée au Nord-Est par un étang, à l'Ouest par l'autoroute A46 et à l'Est et Sud-Est par des prés. La zone d'étude présente une légère pente ascendante jusqu'au centre Est de l'aire de services, et une légère pente descendante jusqu'à la bretelle d'insertion sur l'autoroute A46 au Nord de l'aire de services.<br>En ce qui concerne Mionnay Ouest, le terrain d'étude correspond en partie Nord à une zone déblayée et récemment remblayée sans infrastructure existante présentant une légère pente du Nord vers le Sud (5 m de dénivelé négatif sur une distance totale de 285 m). En partie Ouest, la zone correspond a priori à des bassins d'orage, une route dont l'entrée est fermée par un portail donnant accès à la zone remblayée sans infrastructure (accessible par le D38) ainsi qu'à des terrains enherbés et arborés.<br>L'altitude moyenne au droit des emprises du projet est de 303 m NGF. | Faibles |
| | Géologie | Les sols prélevés au droit de l'aire d'étude élargie de Mionnay Ouest présentent la stratigraphie suivante :<br>■ Une couche superficielle de faible épaisseur (environ 0,1 à 0,4 m) constituée soit de terre végétale limoneuse brune à radicelles, soit de remblais de type enrobé de rabotage, soit de remblais grossiers composés de cailloux, cailloutis et graviers à matrice sableuse.<br>■ Cette couche de surface est localement suivie par des remblais traités à la chaux, d'épaisseur comprise entre 0,3 et 0,5 m, constitués de limons marron-beige avec blocs et graviers. En dessous, une couche de remblais limoneux à tendance sableuse, comportant des graviers et quelques blocs, présente une épaisseur très variable, de l'ordre de 0,5 à 2,8 m.<br>■ Les formations sous-jacentes correspondent à des limons +/- sableux à graviers, d'épaisseur généralement comprise entre environ 1,5 et 2,8 m. Ces niveaux sont localement relayés par des remblais limono +/- sablo-graveleux marron ocre à beige, d'épaisseur de l'ordre de 0,7 à 2,9 m.<br>■ Enfin, les horizons les plus profonds sont constitués de graves sableuses à sables limono-graveleux +/- argileux, renfermant ponctuellement des galets, avec une épaisseur comprise entre environ 1,6 et 4,0 m.<br><br>Les sols prélevés au droit de l'aire d'étude élargie de Mionnay Est présentent la stratigraphie suivante :<br>■ Une couche de terre végétale d'épaisseur comprise entre environ 0,1 et 0,4 m, constituée de limons bruns à radicelles.<br>■ Cette couche superficielle est localement suivie par un niveau de remblais sableux et graveleux gris-beige, d'épaisseur de l'ordre de 0,7 à 0,8 m. En dessous, une formation de remblais plus épaisse est observée, avec une épaisseur variant d'environ 1,6 à 4,8 m, correspondant à des limons +/- argilo-sableux à limons sableux marron beige à gris ocre, présentant ponctuellement des passages plus graveleux, notamment au-delà d'environ 3 m de profondeur.<br>■ Enfin, les horizons les plus profonds correspondent à des sables +/- limono-argileux marron beige ocre, comportant des graviers et galets, reconnus sur une épaisseur de l'ordre de 2,0 à 3,0 m.<br>Sur l'emprise de Mionnay Ouest, les sols présentent une perméabilité entre $2x10^{-6}$m/s à 1,5 m de profondeur et $7x10^{-6}$ m/s à 1,8 m de profondeur. Sur l'emprise de Mionnay Est, les valeurs de perméabilité sont comprises entre $1x10^{-5}$ m/s à 1,6 m de profondeur et $7x10^{-7}$m/s à 1,5 m de profondeur. Les deux sites présentent une perméabilité moyenne. | Faibles |
| | Pollution | D'après les fiches BASIAS disponibles, aucun incident n'a été déclaré sur les actuelles stations de distribution de carburant des aires de Mionnay Est et Ouest.<br>Le premier secteur d'information sur les sols (SIS) est situé à Neuville sur Saône, à 4km des aires de Mionnay Est et Ouest<br>Par ailleurs, des sondages révèlent un impact localisé en hydrocarbures, des dépassements ISDI en chrome et des indices de pollution sur le site de l'ancienne centrale d'enrobées sur Mionnay Ouest. | Faibles |

| Thématique | Sous-thématique | État initial | Niveau d'enjeu global |
|---|---|---|---|
| | Risques naturels | Les emprises du projet se trouvent sur une zone soumise à une exposition moyenne au risque de retrait-gonflement des argiles.<br>Elles ne se trouvent pas sur une zone soumise à un aléa mouvement de terrain référencée sur le territoire communal de Mionnay. Il n'est pas relevé la présence de cavités souterraines naturelles/phénomènes d'effondrement des sols à proximité.<br>Elles sont situées dans une zone de sismicité faible et une zone présentant un potentiel radon faible.<br>Seules les emprises projetées du PSPL et PRPL de Mionnay Ouest sont concernées par une zone d'aléa liée à la remontée de nappes souterraines. | Modérés |
| | Eaux souterraines | L'aire d'étude élargie se trouve au droit de la masse d'eau souterraine « Formations morainiques de la Dombes (FRDG177) ». L'eau potable alimentant Mionnay est prélevée dans cette nappe phréatique de la Dombes, laquelle est classée comme « aquifère sensible » par les prélèvements de la MISE (Mission InterServices de l'Eau). D'après le SDAGE 2022-2027, la masse d'eau présente un bon état quantitatif mais un mauvais état chimique, du fait de la présence de nitrates et produits phytosanitaires. Au droit du projet, la masse d'eau est peu profonde au regard des sondages réalisés à la pelle mécanique.<br>À l'échelle de l'aire d'étude, la nappe semble s'écouler du Nord-Est au Sud-Ouest.<br>La commune de Mionnay est comprise dans l'Aire d'Alimentation d'un Captage (AAC) d'eau potable prioritaire au titre du SDAGE et de la loi Grenelle : le captage de Civrieux. Toutefois, le projet n'est pas concerné par cette AAC et ne recoupe aucun périmètre de protection de captage AEP.<br>À environ 400 m à l'Est de l'emprise projetée des PSPL et PRPL de Mionnay Est se trouve un puits à usage agricole. Un second puits se situe à environ 400m de l'emprise projeté des PSPL et PRPL de Mionnay Ouest pour une utilisation non renseignée. Au regard du sens d'écoulement de la nappe, ce dernier présente une vulnérabilité potentielle en cas de pollution au droit du projet.<br>Sur les 33 ouvrages référencés dans la base de données du sous-sol, se trouvant dans un rayon de 2 km autour de l'aire d'étude élargie et constituant des points d'eau non-rebouchés à ce jour.<br>L'aire d'étude élargie n'intercepte aucun périmètre d'une Zone de Répartition des Eaux (ZRE) ni de Zone de Sauvegarde Exploitée (ZSE).<br>La vulnérabilité des eaux souterraines au droit de l'aire d'étude élargie est qualifiée de faible.<br>L'aire d'étude élargie se trouve en zone potentiellement sujette aux inondations de cave. Elle est concernée par un aléa faible de risque d'inondation par remontée de nappe. | Faible |

| Thématique | Sous-thématique | État initial | Niveau d'enjeu global |
|---|---|---|---|
| | Eaux superficielles | La commune de Mionnay s'étend sur le sous-bassin versant des Echets, dans lequel s'inscrit en partie l'aire d'étude élargie.<br>À proximité de l'aire d'étude élargie, on rencontre le cours d'eau et plan d'eau suivants :<br>■ à environ 80 m à l'Ouest, le ruisseau de Rongean, ruisseau qui se jette en rive gauche du ruisseau des Torrières, cours d'eau lui-même affluent de la Saône ;<br>■ à environ 300 m à l'Est, le plan d'eau des Echerolles qui est un bassin privé d'une faible profondeur comprise entre 1,5 et 2 m.<br>Le ruisseau de Rongean, se trouve à l'Ouest de l'aire d'étude élargie et n'est pas référencé en tant que masse d'eau au SDAGE 2022 – 2027. Il est l'affluent du ruisseau de Torrière qui n'est pas non plus référencé en tant que masse d'eau au SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027.<br><br>Une stratégie d'échantillonnage a été déterminée. Ainsi, lorsque l'application est possible, la mesure du débit ainsi que les prélèvements d'eau et de sédiments sont réalisés. Initialement, deux campagnes de prélèvement ont été prévues, sous régime de basses et hautes eaux.<br>Cependant, lors de la première campagne d'échantillonnage réalisée en mars 2025, en conditions de « hautes eaux », malgré les conditions hydriques favorables, aucun écoulement n'était présent sur le ruisseau de Rongean. Les relevés suivants ont donc été réalisés au niveau des deux stations :<br>■ prélèvements d'eau dans le plan d'eau en vue d'analyses physico-chimiques, lors de la campagne en mars 2025 (hautes eaux) ;<br>■ prélèvement de sédiments lors de la campagne de mars 2025.<br>Il est à noter que les analyses morphologiques et hydrobiologiques n'ont pas été jugées pertinentes sur le ruisseau de Rongean dans le secteur étudié.<br>Les résultats des analyses physico-chimiques sont majoritairement inférieurs aux seuils de quantification établis par le laboratoire ou relativement faibles. Cependant, certains éléments sont à considérer :<br>■ les paramètres azotés révèlent des concentrations importantes, provenant des nitrates. Les autres espèces chimiques sont peu représentées.<br>■ les sulfates et chlorures sont également présents, les concentrations rencontrées sont respectivement de 20,6 et de 14,4 mg/L.<br>■ aucune trace d'herbicides, d'hydrocarbures ou de métaux lourds n'a été détectée.<br>En ce qui concerne les sédiments, aucun des paramètres des deux points de prélèvements ne dépasse les seuils S1. Le sédiment est considéré comme de « bonne » qualité d'après ce référentiel et pourrait être extrait/remanié.<br>Aucune station de mesure de débit n'a été référencée sur ce cours d'eau. Il semblerait qu'aucune mesure même ponctuelle n'ait été renseignée.<br><br>En termes d'usages :<br>■ Le plan d'eau des Echerolles est utilisé à des fins d'irrigation de terres agricoles.<br>■ Le ruisseau de Rongean s'apparente à des drains canalisant les écoulements issus des parcelles agricoles contenues entre la D1, la D38 et l'aire de Mionnay Ouest.<br>■ La vulnérabilité du ruisseau de Rongean est qualifiée de faible.<br><br>En termes de risques :<br>■ La commune de Mionnay, et par conséquent, l'aire d'étude élargie, sont comprises dans le périmètre du Plan de Gestion des Risques d'Inondation 2022-2027 Bassin Rhône Méditerranée.<br>■ L'aire d'étude élargie n'est située ni dans le périmètre d'une SLGRI ni dans le périmètre d'un TRI.<br>■ La commune de Mionnay n'est pas soumise au Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) | Faible |

| Thématique | Sous-thématique | État initial | Niveau d'enjeu global |
|---|---|---|---|
| | Zones humides | Les aires d'étude immédiate et élargie interceptent six zones humides identifiées selon les critères végétation ou pédologie. La superficie totale de zones humides réglementaires identifiées lors des investigations réalisées est de 4,10 ha :<br>■ 3,50 ha (34 966 m²) au sein de l'aire de Mionnay Est, dont 1,46 ha (14 585 m²) identifiés sur la base du critère de végétation ;<br>■ 0,60 ha (5 994 m²) au sein de l'aire de Mionnay Ouest, dont 176 m² identifiés sur la base du critère de végétation. | Modéré |
| | Documents de planification | La commune de Mionnay est concernée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône-Méditerranée approuvé le 18 mars 2022 pour la période 2022-2027. À ce titre, plusieurs orientations de ce SDAGE, notamment en lien avec la gestion des eaux de ruissellement, la prévention des pollutions et la préservation des zones humides, sont à prendre en compte dans le cadre du projet. Le programme de mesures (dont la mise en œuvre est nécessaire à l'atteinte des objectifs environnementaux du SDAGE pendant la période 2022-2027), arrêté par le Préfet coordonnateur de bassin comprend des mesures territorialisées pour la masse d'eau souterraine) se trouvant au droit de l'emprise du projet.<br>La commune de Mionnay n'est pas couverte par un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.<br>L'aire d'étude élargie n'est pas concernée par un contrat de milieu. La commune de Mionnay se trouve ne périphérie du territoire concerné par le contrat de rivière « Saône, corridor alluvial et territoire associé » signé le 30 novembre 2022 pour une durée de 3 ans. Ce contrat assure la poursuite de l'engagement collectif pour la mise en œuvre d'un ensemble de mesures opérationnelles en faveur de la restauration des rivières et milieux aquatiques du Val de Saône.<br>Le projet est concerné par les dispositions de la Loi Climat et Résilience et de la Loi relative à l'Accélération de la Production d'Énergies Renouvelables (dite Loi APER). À ce titre, il doit respecter les obligations suivantes :<br>■ implantation sur 50 % au moins de la superficie du parc de stationnement de dispositif favorisant l'infiltration ou l'évaporation des eaux de pluie ;<br>■ implantation sur 50% au moins de la superficie du parc de stationnement d'ombrières photovoltaïques.<br>L'aire d'étude élargie entre dans le périmètre du PLU de la commune de Mionnay dont la dernière procédure a été approuvée le 06/06/2025. En conséquence, le projet doit respecter les prescriptions du règlement du PLU applicables notamment en ce qui concerne la gestion des eaux. | Faible |
| | Climat | Le secteur d'implantation du projet est marqué par un climat continental. A la station Météo France de Lyon-Bron (69), représentative du secteur d'implantation du projet, la température moyenne maximale est de 16,58°C et la température moyenne minimale est de 7,41°C. La répartition annuelle des précipitations montre des évolutions d'un mois sur l'autre relativement faibles. Les pluies le plus importantes ont lieu au printemps et en automne, tandis que les mois d'hiver sont plutôt secs. | Faible |
| Milieu naturel et biodiversité | Espaces naturels règlementés ou inventoriés | L'aire d'étude rapprochée n'intercepte aucun périmètre de site Natura 2000 (les plus proches sont à environ 1,2 km, il s'agit des sites « La Dombes – FR8212016 - Directive oiseaux » et « La Dombes - FR8201635 – Directive Habitats, faune, flore »), aucune zone couverte par un Arrêté de Protection de Biotope, aucun périmètre de réserve de biosphère, aucun périmètre de réserve naturelle ou encore de parc naturel régional ou national.<br>La Dombes est classée comme site Ramsar. Le zonage recouvre totalement le périmètre des sites intégrés au réseau Natura 2000.<br>En revanche l'aire d'étude immédiate intercepte le périmètre de la ZNIEFF de type 2 n°FR 820003786 « Ensemble formé par la Dombes des étangs et sa bordure orientale forestière ». De plus, le site d'étude est localisé au sein de la ZICO de la Dombes. L'aire d'étude intercepte ou est à proximité de zones humides inventoriées par le CEN Rhône-Alpes.<br>Par ailleurs deux Espaces Naturels Sensibles (ENS) de la Métropole de Lyon sont localisés à proximité de l'aire d'étude immédiate « Vallon des Torrières » et « Vallon des Echets », respectivement situés à 793 m et 1,77 km. | Modéré |
| | Habitats naturels | Sur l'aire de Mionnay Est, les principaux enjeux sont concentrés au niveau du plan d'eau, qui abrite des habitats naturels aquatiques d'intérêt communautaire ou moyennement menacés pour la région (Herbiers de Potamots et gazons amphibies). À noter que ce plan d'eau se trouve néanmoins en dehors des emprises projetées du PSPL et du PRPL.<br>Sur l'aire de Mionnay Ouest, les principaux enjeux sont concentrés sur les haies et fourrés localisés en périphérie et dans la « pointe » Nord de l'aire d'étude rapprochée. Les habitats naturels montrent assez peu d'enjeu sur le périmètre d'inventaire, à l'exception d'un bassin technique, recouvert d'un voile de lentilles d'eau, considéré comme un habitat d'intérêt communautaire. À noter que ce bassin se trouve sur l'emprise projetée du PSPL Mionnay Ouest mais ne sera pas impacté par les travaux projetés. | Modéré |

| Thématique | Sous-thématique | État initial | Niveau d'enjeu global |
|---|---|---|---|
| | Flore | Un total de 117 espèces a été identifié au sein de la zone d'étude. L'étude complète est présente dans l'Annexe de l'étude.<br>Deux espèces d'intérêt remarquable ont été inventoriées sur site dans le cadre de l'étude, dont une espèce protégée en Rhône-Alpes :<br>■ La Renoncule scélérate *Ranunculus sceleratus* : elle est protégée en Rhône-Alpes, mais n'est pas particulièrement menacée car considérée comme « préoccupation mineure » sur la liste rouge régionale. Elle ne dispose pas de statut de conservation défavorable à l'échelle nationale. En 2024, l'espèce a été notée uniquement au sein du plan d'eau de l'Aire Ouest. Elle avait également été notée en 2022 au sein des deux bassins de décantation de l'Aire Est. La population observée est d'au moins 300 pieds.<br>■ Le Polypogon de Montpellier *Polypogon monspeliensis* : l'espèce n'est pas protégée en France et en région mais est jugée « quasi-menacée » en Rhône-Alpes. Elle est observée au sein de l'Aire Est où elle colonise les marges végétalisées de la plateforme rudérale centrale. La population présente est estimée à plus de 3 000 pieds.<br>Le diagnostic mis en œuvre en 2022 au droit de l'aire d'étude rapprochée de l'Aire Ouest met également en avant la présence de la Gesse sans vrille *Lathyrus nissolia L.* Cette espèce est classée « déterminante ZNIEFF » pour la région mais n'est ni protégée, ni menacée, aux échelles nationale et régionale au regard des listes rouges de la flore vasculaire.<br>Par ailleurs, onze espèces exotiques envahissantes ont été recensées. | Modéré |
| | Faune | Les enjeux liés aux amphibiens sont surtout faibles, le seul enjeu fort concerne la Rainette Verte,<br>Les enjeux liés à l'avifaune nicheuse sont faibles, modérés (6 espèces) et forts (5 espèces),<br>Les enjeux liés à l'avifaune hors période de nidification sont considérés comme faibles,<br>Les enjeux liés à l'entomofaune sont faibles,<br>Les enjeux des mammifères sont faibles à modérés avec trois espèces qui se distinguent (Rat des moissons, Hérisson d'Europe et Lapin de Garenne),<br>Les enjeux pour les chiroptères sont considérés comme faibles (5 espèces), modérés (4 espèces) et forts (Noctule commune). | Modéré |
| | Continuité et équilibres écologiques | Le site d'étude s'inscrit dans une matrice de milieux ouverts agricoles intensifs assez peu favorables à la faune, traversés par des infrastructures linéaires constituant des obstacles d'envergure pour le déplacement de la faune terrestre (A46, lignes ferroviaires) et fragilisés par une urbanisation autour de différents pôles (Cailloux-sur-Fontaine, Montanay, etc.).<br>Concernant la trame verte, le principal corridor d'intérêt notable à l'échelle locale est localisé plus à l'Est de l'autoroute A46N, à environ 1 km, et s'articule sur un axe Nord – Sud permettant de relier les principaux réservoirs de biodiversité identifiés au SRADDET via les éléments de végétation ponctuant la plaine agricole. Un réservoir régional du SRADDET est également identifié au Sud du site d'étude entre la Dombes à l'Est et le Val de Saône à l'Ouest, mais sa fonctionnalité reste perturbée à l'approche de celui-ci en raison des nombreuses infrastructures interceptant le fuseau (autoroutes A46N et lignes ferroviaires, voire certaines routes secondaires très fréquentées).<br>A proximité immédiate de l'aire d'étude, les quelques bosquets et linéaires de haies arbustives ou champêtres, ainsi que les parcelles de jachères ponctuant les surfaces agricoles permettent de maintenir quelques zones refuges relais pour la faune. Les corridors éventuels utilisés ici sont des lieux de transit secondaires et peu fonctionnels pour les animaux car ils ne débouchent pas sur des zones plus préservées et/ou sources de biodiversité.<br>En ce qui concerne la trame bleue, aucun milieu aquatique naturel ou cours d'eau ne traverse l'aire d'étude. Quelques drains et fossés sont présents à proximité du site en marge des parcelles agricoles, principalement présentant un régime intermittent, et qui n'ont pas d'intérêt notable pour le déplacement de la faune aquatique. Le plan d'eau de l'aire de Mionnay Est et certains bassins techniques permettent de maintenir la présence de quelques espèces aquatiques ou semi-aquatiques sur site, mais ces milieux restent très isolés et ne montrent pas de lien fonctionnel notable avec les éléments constitutifs de la trame bleue du territoire. | Faible |

| Thématique | Sous-thématique | État initial | Niveau d'enjeu global |
|---|---|---|---|
| Milieu humain et cadre de vie | Occupation du sol | Les emprises prévisionnelles définitive du projet et temporaire de travaux (pour mémoire constituant « l'emprise du projet ») se trouvent sur des terrains appartenant à APRR. Elles s'inscrivent dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC - Autoroute A46) pour les PSPL et PRPL de Mionnay Est. En ce qui concerne Mionnay Ouest, seule l'emprise projetée du PRPL et une partie de l'emprise projetée du PSPL (à l'Est) s'inscrivent dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC - Autoroute A46), l'autre partie de l'emprise projetée du PSPL (à l'Ouest) est une parcelle verte associée à l'autoroute A46. Elles se situent sur le périmètre de la commune de Mionnay, comprise dans la communauté de commune de la Dombes.<br>L'aire d'étude élargie est aujourd'hui occupée, majoritairement par des espaces anthropisés déjà artificialisés (voiries, places de stationnement) et une parcelle verte. | Faible |
| | Population et bâti | La commune de Mionnay est catégorisée comme bourg rural, elle est comprise dans la communauté de commune de la Dombes. Les dernières données statistiques indiquent une augmentation continue de la population communale.<br>L'aire d'étude immédiate se trouve en partie dans le DPAC (A46) pour les PSPL et PRPL de Mionnay Est. Pour Mionnay Ouest, seul le PRPL et une partie de du PSPL (à l'Est) s'inscrivent dans les emprises du DPAC (A46).<br>Une partie de l'aire d'étude immédiate du PSPL de Mionnay Ouest (à l'Ouest) est une parcelle associée à l'autoroute A46 et appartenant à APRR. La situation de l'aire d'étude immédiate est la suivante :<br>■ les terrains sont bordés par les équipements existants du couple d'aires de services de Mionnay (zones de stationnement de véhicules, stations-service et établissements recevant du public : restaurants, cafés et boutique et station d'épuration sur l'aire de Mionnay Ouest) ;<br>■ les habitations les plus proches de l'emprise projetée des PSPL et PRPL Mionnay Est se trouvent à 400 m à l'Est du PSPL (le long du Chemin des Echerolles) et les premières habitations du centre-bourg de Mionnay se trouvent à plus de 2 km également à l'Est ;<br>■ les habitations les plus proches de l'emprise projetée des PSPL et PRPL Mionnay Ouest se trouvent à 250 m au Sud du PSPL (au lieu-dit La Goutte) et les premières habitations du centre-bourg de Montanay se trouvent à plus de 1,4 km à l'Ouest. | Modéré |
| | Documents d'urbanisme | L'aire d'étude élargie entre dans le périmètre du Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) de la Dombes approuvé par délibération du conseil communautaire de la Dombes le 5 mars 2020.<br>L'aire d'étude élargie entre dans le périmètre du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Mionnay dont la dernière procédure a été approuvée le 06/06/2025 :<br>■ elle se trouve en partie, en Zone Uf - Zone urbaine - activités liées au fonctionnement de l'A46 → emprise des PSPL et PRPL Mionnay Est et emprise partielle du PSPL Mionnay Ouest (partie Est) ;<br>■ elle se trouve en partie, en Zone A – Zone agricole → emprise partielle du PSPL Mionnay Ouest (partie Ouest) et emprise du PRPL Mionnay Ouest.<br>L'aire d'étude est desservie par les réseaux d'adduction publique d'eau potable et d'alimentation électrique ENEDIS.<br>La commune de Mionnay dispose d'un zonage d'assainissement et d'une station d'épuration des eaux usées (STEP) remise à niveau en 2019.<br>Une station d'épuration des eaux usées privées (appartenant à la société SHELL) est en fonctionnement sur l'aire de services existante de Mionnay Ouest. Au regard de son dimensionnement et de sa capacité actuelle, les eaux usées provenant du projet ne pourront pas être collectées et traitées par cette dernière.<br>Une seconde station d'épuration des eaux privées (appartenant à la société AREAS) est en fonctionnement sur l'aire de services existante de Mionnay Est. Au regard de son dimensionnement et de sa capacité actuelle, les eaux usées provenant du projet pourront être collectées et traitées par cette dernière. | Faibles |
| | Infrastructures et réseaux | L'aire d'étude élargie se situant sur les aires de services de Mionnay Est et Ouest, elle se trouve donc à proximité immédiate de l'autoroute A46. Des voies ferrées se situent à environ 1km à l'Est et à l'Ouest des emprises projetées. En revanche aucun aérodrome ne se trouve à proximité de l'aire d'étude élargie.<br>Le projet est en interface ou à proximité immédiate avec un certain nombre de réseaux existants (électricité, adduction d'eau potable publique, assainissement). | Faibles |

| Thématique | Sous-thématique | État initial | Niveau d'enjeu global |
|---|---|---|---|
| | Activités économiques | Dans ou à proximité des aires d'études, les secteurs d'activités et les pôles économiques sont essentiellement représentés par des zones agricoles exploitables et des zones industrielles ou d'activité commerciale. L'aire d'étude élargie se trouve à proximité de Lyon, grande agglomération regroupant la majorité des activités économiques dans le secteur. La localisation en bordure de l'A46, axe stratégique reliant l'Est lyonnais et le nord de l'agglomération, confère au secteur une forte attractivité économique, notamment pour les activités logistiques, artisanales et de services.<br>À 500 m de l'aire d'étude élargie se situe le Parc d'activités économiques de la Dombes, c'est l'activité économique la plus proche de l'aire d'étude. | Faibles |
| | Risques technologiques | Certaines entreprises localisées sur les zones industrielles ou d'activités précédemment mentionnées sont référencées comme installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et sont susceptibles de générer des risques accidentels et / ou des risques chroniques pour la santé des populations, comme :<br>■ le point d'appui technique autoroutier exploitée par APRR sur l'aire de services de Mionnay Ouest, ICPE déclarée et enregistrée en préfecture (centrale d'enrobage, broyage / concassage / criblage, station de transit de produits minéraux), à proximité immédiate du PRPL de Mionnay Ouest - Arrêté préfectoral du 30 octobre 2008 et PAC du 26 avril 2022 ;<br>■ le site de la société WORLDWIDE EURO PROTECTION - Coverd Guard (F1) implanté au niveau du parc d'activités économiques de la Dombes (120 rue Michel Girer - 01390 Mionnay), à plus de 500 m au Sud-Est de l'emprise projetée du PSPL Mionnay Ouest (au-delà de l'A46) et plus de 1 km de l'emprise projetée du PSPL Mionnay Est, ICPE déclarée et enregistrée en préfecture le 30 novembre 2020.<br>■ l'ICPE Spring SNC, installation enregistrée de stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts.<br>Toutefois la commune n'est pas soumise à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT pour les ICPE dites Seveso).<br>L'autoroute A46 ainsi que les aires de services de Mionnay Est et Ouest sont concernées par le transport de matières dangereuses (TMD) et autorisent les véhicules de TMD. Toutefois, ces aires de services ne sont pas soumises à la réalisation d'études de dangers et ne sont donc pas associées à des rayons de dangers susceptibles d'impacter l'aire d'étude immédiate.<br>La commune de Mionnay, interceptée par l'aire d'étude élargie du projet, est concernée par le risque de transport de matières dangereuses par canalisations. Toutefois, les canalisations correspondantes se trouvent à plus de 2 km de l'aire d'étude élargie. L'aire d'étude immédiate ne se trouve donc pas dans les zones de dangers de ces canalisations de transport de matières dangereuses. | Modéré |
| | Qualité de l'air | Selon le bilan de la qualité de l'air dans l'Ain, station ATMO « Bourg-en-Bresse », station la plus proche des emprises du projet, l'indice de qualité de l'air a été globalement « Moyen » à 75% du temps en 2024. En 2023, la qualité de l'air s'est globalement améliorée sur la région Auvergne-Rhône-Alpes (bilan annuel publié en avril 2024 - ATMO Auvergne-Rhône-Alpes).<br>L'Observatoire agréé par le Ministère de la Transition Écologique pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air révèle que la diffusion des principaux polluants a diminué. Le bilan 2024 en Ain montre que le transport routier est le principal contributeur des émissions de $NO_x$ sur le territoire. Pour le dioxyde d'azote ($NO_2$) ainsi que pour les particules fines (PM), les valeurs réglementaires sont respectées. Cependant, l'ozone, polluant secondaire, est toujours en dépassement de la valeur cible pour la protection de la santé dans le département de l'Ain.<br>On peut donc considérer que la qualité de l'air, dans le territoire où le projet s'inscrit, est moyenne. | Modéré |
| | Ambiance acoustique et vibrations | Le territoire est couvert par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2024-2029 des infrastructures routières et ferroviaires de l'Etat dans l'Ain du fait de sa proximité avec l'A46.<br>Afin de caractériser l'environnement acoustique des secteurs bâtis se trouvant à proximité de l'aire d'étude élargie, une campagne de mesure de bruit a été réalisée du 17 au 18 janvier 2025.<br>Les secteurs de mesure sont impactés principalement par le bruit de l'autoroute A46, avec quelques perturbations liées essentiellement au bruit de voisinage, à des activités agricoles et à la circulation sur les voies routières de proximité, comme la route de Lyon. Les niveaux sonores, dans les secteurs d'habitations à proximité de l'A46 et des aires de services de Mionnay, sont globalement représentatifs d'une zone d'ambiance sonore modérée, c'est-à-dire inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit sauf au niveau de la route de Lyon.<br>À noter que le projet ne comportant pas d'hébergement, son activité ne requiert pas d'isolation acoustique spécifique vis-à-vis des bruits extérieurs.<br>Des vibrations peuvent être générées par la circulation sur une infrastructure et lors de travaux (brise-roche, engins de battage, compacteurs etc...). | Faible |

| Thématique | Sous-thématique | État initial | Niveau d'enjeu global |
|---|---|---|---|
| | Émissions lumineuses | Des éclairages sont existants sur les aires de services existantes de Mionnay Ouest et Mionnay Est. En revanche, aucun éclairage n'est mis en œuvre sur les zones agricoles avoisinantes. | Faible |
| | Chaleur et radiation | L'aire d'étude s'inscrit dans un contexte périurbain qui rend le site peu propice au développement de phénomènes d'îlots de chaleur urbains. | |
| | Gestion des déchets | La collecte et le traitement des ordures ménagères sont une compétence gérée par la communauté de commune de la Dombes. Le syndicat ORGANOM centralise les déchets sur le site de la Tienne (site de traitement et d'enfouissement). Ensuite, chaque déchet est traité par une filière spécifique. | Faible |
| Paysage et patrimoine | Paysage | Compte tenu de l'existence actuelle de l'aire d'étude et de son impact visuel déjà intégré dans le contexte paysager rural environnant, l'enjeu paysager associé à ce site est évalué comme étant modéré.<br>Les enjeux majeurs sont :<br>■ le maintien de la lisibilité des grandes parcelles agricoles et des éléments végétaux ponctuels ;<br>■ la conservation de la profondeur de vue et de l'horizontalité du paysage ;<br>■ la limitation de l'impact visuel des infrastructures existantes sur la perception générale ;<br>■ l'intégration visuelle des infrastructures dans le paysage agricole ;<br>■ le maintien de la continuité écologique des lisières boisées et zones humides ;<br>■ la préservation des perspectives sur la plaine agricole et les villages alentours ;<br>■ l'atténuation de l'impact des surfaces minérales et installations techniques ;<br>■ la protection des franges végétales assurant la transition avec le paysage rural. | Modéré |
| | Patrimoine | Les aires d'étude de Mionnay Est et Ouest ne se situent pas dans le périmètre d'un site inscrit ou classé.<br>Les éléments patrimoniaux les plus proches concernent :<br>■ le village de Mionnay, dont le cœur ancien conserve un bâti rural homogène,<br>■ le Marais des Échets, reconnu pour sa valeur écologique et paysagère,<br>■ et le centre ancien de Saint-André-de-Corcy, situé à environ 6 km au nord, d'intérêt patrimonial local.<br>Aucun monument historique n'est recensé dans un rayon immédiat d'un kilomètre.<br>Le site n'est pas inclus dans une Zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA) connue. | Faible |

## 2.5 Description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation

### 2.5.1 Préambule

Ce chapitre propose, pour chacun des thèmes analysés dans l'état initial, d'examiner les effets du projet sur l'environnement et d'apporter des mesures destinées à les éviter, réduire ou les compenser par des réponses adaptées.

Les effets directs sont liés à l'opération elle-même, à sa création et à son exploitation.

Les effets indirects sont des conséquences, et résultent généralement de mesures de correction des effets directs, c'est-à-dire qui proviennent d'aménagements accompagnant l'opération, mais dont la consistance n'est pas exclusivement liée à l'opération.

L'ensemble des mesures environnementales est déterminé pour donner suite à l'analyse des effets du projet sur son environnement. Ces mesures sont considérées sur toutes les phases de déroulement de l'opération.

Il existe plusieurs types de mesures :

- Les mesures d'évitement, elles peuvent consister à renoncer à certains projets ou éléments de projets qui pourraient avoir des impacts négatifs, d'éviter les zones fragiles du point de vue de l'environnement et supprimer certains impacts ;
- Les mesures de réduction qui visent à atténuer les impacts dommageables du projet sur le lieu au moment où ils se développent. Il s'agit de proposer des mesures qui font partie intégrante du projet : rétablissement ou raccordement des accès et des communications, insertion du projet dans le paysage, aménagements paysagers, principes d'assainissement, protections phoniques, etc. ;
- Les mesures de compensation qui interviennent lorsqu'un impact ne peut être réduit suffisamment pour être considéré comme un impact résiduel négligeable ou supprimé après les mesures d'évitement et de réduction. Elles n'agissent pas directement sur les effets dommageables du projet, mais elles offrent une contrepartie lorsque subsistent des impacts non négligeables après mise en œuvre des mesures d'évitement ou de réduction. La compensation, notamment environnementale, doit avoir des gains supérieurs aux pertes.

Le projet présenté est issu de cette démarche ERC. Le projet est en effet issu d'un long temps d'études, d'échanges avec les élus, de concertation avec le public, et a connu plusieurs évolutions pour aboutir au meilleur choix possible.

Cette démarche itérative en vue d'appliquer la démarche Éviter Réduire Compenser Accompagner (ERCA) a été menée en collaboration avec les différents partenaires

Le présent document reprend les mesures identifiées dans le cadre de la démarche Éviter Réduire Compenser Accompagner (ERCA) ainsi que des mesures complémentaires. Toutes ces mesures sont décrites dans chaque thématique concernée.

La réglementation impose au maître d'ouvrage (MOA) des obligations de résultat sur le long terme quant à ces mesures ERC.

L'ensemble de ces mesures fera si besoin l'objet de suivis.

Chaque mesure sera présentée sous forme d'un tableau reprenant la classification du guide d'aide à la définition des mesures ERC pour l'évaluation environnementale élaborée par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) en janvier 2018.

### 2.5.2 Impacts positifs

L'aménagement de zones de stationnement sûres et sécurisées (ZPS) pour les conducteurs professionnels à travers l'Union européenne répond à un besoin critique identifié en France.

En effet, la recherche met en évidence les défis persistants dans le secteur du transport routier, y compris les pénuries de conducteurs, l'infrastructure de stationnement inadéquate et les préoccupations en matière de sécurité, qui entravent l'efficacité opérationnelle du secteur et le bien-être des conducteurs. Le secteur du transport routier de l'UE est essentiel pour l'intégration économique mais fait face à des pressions croissantes dues aux changements réglementaires, sociaux et technologiques. Les principaux moteurs incluent le Green Deal européen, les avancées technologiques comme les tachygraphes numériques et l'évolution de la dynamique du travail. Les lacunes actuelles dans l'infrastructure de stationnement sécurisé posent des risques pour la sécurité des conducteurs, la sécurité du fret et la conformité aux périodes de repos prescrites. Des consultations avec les intervenants de l'industrie ont souligné la nécessité d'une certification normalisée en matière de sécurité, d'une meilleure gestion du stationnement et d'un financement accru pour la mise à niveau des installations.

Un exercice de cartographie a été mené pour évaluer la demande et l'offre de capacité de stationnement pour camions à travers l'UE. Il a révélé que les aires de stationnement sécurisées sont à la fois limitées et inégalement réparties, avec un déficit important de 390 057 places de stationnement ou 3 250 zones de stationnement. D'ici 2040, cet écart devrait atteindre environ 483 000 places de stationnement ou 4 025 aires de stationnement. Les écarts les plus importants sont identifiés en France, en Allemagne, au Benelux, dans les États membres d'Europe centrale, en Espagne et en Italie. Malgré les investissements continus dans la modernisation des installations existantes et le développement de nouvelles, il est peu probable que l'écart entre la demande et l'offre se réduise sensiblement d'ici 2040. Cependant, intégrer la certification des zones de stationnement actuellement non certifiées avec des éléments de sécurité pourrait aider à réduire l'écart. Bon nombre de ces zones de stationnement comprennent déjà des dispositifs de sécurité qui peuvent les qualifier pour une certification bronze ou argent avec un minimum d'effort supplémentaire.

L'analyse cartographique souligne également qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas assez d'installations de couchage de nuit près des aires de stationnement sécurisées pour les chauffeurs de camions. Dans les cas où de telles options sont disponibles, elles ne s'alignent souvent pas avec le budget ou les besoins spécifiques des chauffeurs routiers. En outre, les données existantes sur la criminalité et les incidents liés aux transports sont limitées en raison de la nature volontaire du signalement et des préoccupations concernant la publicité négative parmi les parties prenantes.

Ce projet correspond à une demande croissante des chauffeurs Poids Lourds, des sociétés de transport et des assurances, afin d'optimiser l'accueil, la sécurité de leurs clients et la protection du fret.

Dans ce cadre, l'objectif pour la société APRR est de créer, sur son réseau autoroutier, plusieurs parkings sécurisés (clôturés, d'accès contrôlés et surveillés) dédiés exclusivement au stationnement de poids lourds permettant :

- De répondre à une demande croissante de stationnement poids lourds (création de l'ordre de 866 places au total) ;
- De renforcer la sécurité des chauffeurs, s'y arrêtant, ainsi que la surveillance de leur chargement ;
- D'offrir aux chauffeurs, pendant leur arrêt, un niveau optimal de services.

L'aménagement de zones de stationnement sûres et sécurisées sur les aires de services de Mionnay Ouest et Est (A46) permet de répondre aux besoins identifiés.

### 2.5.3 Synthèse des impacts et mesures du projet

MAJ nov — Mise à jour de novembre 2026 de l'étude d'impact suite à l'avis de l'IGEDD du 22 octobre 2026

- Une mise en cohérence des noms et numéros de mesures avec l'étude d'impact a été réalisée.

La synthèse des impacts du projet se fait, pour chaque thématique, Le niveau d'impact est déterminé selon les critères suivants :

- Les impacts majeurs : concernent des secteurs à très forte sensibilité environnementale.

Ces impacts résultent d'une incompatibilité forte entre le projet et les caractéristiques du secteur impacté. En cas de passage dans ces zones, il est en général nécessaire de :

- Réaliser des études environnementales très détaillées ;
- Procéder à des adaptations techniques du projet (ouvrages exceptionnels…) voire requestionner son programme ;
- Mener une concertation locale soutenue (visions divergentes d'aménagement du territoire entre différents acteurs).

- Les impacts forts : affectent des secteurs à forte sensibilité environnementale ou règlementés.

En cas de projet dans ces zones, il est en général nécessaire de :

- Réaliser des études environnementales détaillées ;
- Adapter la conception du projet aux enjeux et mettre en place des mesures environnementales importantes ;
- Obtenir éventuellement des autorisations administratives ;
- Mener une concertation locale.

- Les impacts modérés : concernent des secteurs à moyenne sensibilité environnementale pouvant amener des impacts notables.

Les impacts en présence nécessiteront la mise en place de mesures environnementales adaptées et spécifiques à la nature des impacts identifiés.

- Les impacts faibles : concernent des secteurs à faible sensibilité environnementale.

Les impacts en présence nécessiteront la mise en place de mesures environnementales « courantes ».

- Les impacts négligeables : concernent des secteurs à très faible sensibilité environnementale.

Aucune mesure environnementale spécifique n'est généralement requise.

*Pour plus de détails sur la hiérarchisation des impacts il convient de se reporter à chaque chapitre correspondant.*

Les tableaux Tableau 3 et Tableau 4 de synthèse déterminent pour chaque thématique, respectivement en phase travaux et en phase exploitation, le niveau d'impact potentiel après les incidences notables et le niveau d'impact résiduel après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction.

### 2.5.3.1 Phase travaux

MAJ nov

Mise à jour de novembre 2026 de l'étude d'impact suite à l'avis de l'IGEDD du 22 octobre 2026

- Usage des eaux : L'évocation des AAC d'Alsace résultait d'une erreur rédactionnelle. La rédaction a été corrigée.

Tableau 3 : Tableau de synthèse des impacts et mesures en phase chantier

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase travaux | Niveau d'impact | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Population et santé humaine | Nuisances pour les riverains et usagers de l'autoroute | Nuisances temporaires pour usagers de l'autoroute et de l'aire de service (poussières, bruit, accès, lumière).<br>Impacts également pour les riverains des habitations localisées à 250 m au Sud du PSPL de Mionnay Ouest (au lieu-dit La Goutte). | Négligeable (pour les riverains)<br>Faible (pour les usagers de l'autoroute) | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Emplois, commerce et services | Impacts sur l'emploi, commerce et services minimes ; chantier sur aire d'autoroute éloignée, accès aux commerces maintenus, nuisances limitées. | Faible | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Qualité de l'air | Émissions temporaires de poussières et gaz liées au chantier, impacts très faibles sur la qualité de l'air et la santé, mesures de réduction prévues, pas de dégradation attendue. | Faible | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Compte tenu de la durée limitée des travaux et des mesures prévues, le chantier ne sera pas à l'origine d'une dégradation de la qualité de l'air et de la situation sanitaire du secteur | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Ambiance acoustique et vibrations | Nuisances sonores et vibratoires temporaires et faibles, limitées à la phase travaux et à la journée ; pas d'émissions significatives attendues. | Faible | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Les nuisances sonores du chantier ne peuvent être totalement supprimées mais leur perception varie selon les personnes. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Émissions lumineuses | Éclairage de chantier limité (travaux diurnes), impact lumineux très faible sur la faune et l'environnement, site déjà artificialisé et éloigné des habitations. | Faible | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier<br>MR 14 : Limitation des nuisances lumineuses pour la faune en phase travaux | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase travaux | Niveau d'impact | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Chaleur et radiations | Aucun effet du projet en lien avec l'électromagnétisme n'a été identifié en phase travaux.<br>Le projet s'inscrivant dans un contexte périurbain en dehors des zones densément urbanisées, les perturbations engendrées restent limitées. | Faible | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier<br>MR 20 : Remise en état des terrains à vocation environnementale ou paysagère<br>MR 26 : Remise en état des zones de chantier et des accès | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Pollution des eaux et des sols | Risque de présence de terres polluées et de mouvements de terres polluées lors des travaux.<br>Risques ponctuels et limités de pollution des eaux superficielles et souterraines lors des travaux (ruissellement, fuites, matériaux, déchets). | Faible à modéré | | Impacts résiduels faibles à négligeables, avec une amélioration possible des sites pollués et une gestion des déblais garantissant l'absence d'impact notable sur les sols et la géologie | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Sites et sols pollués | Le site projeté se trouve sur un site BASIAS et à proximité d'autres sites BASIAS. Risque de présence de terres polluées et de mouvements de terres polluées lors des travaux. | Modéré | MR 2 : Réduction des risques liés aux sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) | Impacts résiduels positifs : éventuelles terres polluées retirées du site et remplacées par des matériaux sains | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| Biodiversité | Espaces inventoriés et protégés | Aucune incidence sur Natura 2000 ; espèces inventoriées non impactées, site partiellement artificialisé et éloigné des zones protégées. | Négligeable | / | / | / | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Habitats naturels | Impact potentiel sur 10,2 ha (dont la moitié en parcelle agricole) pour Mionnay Ouest et 5,63 ha pour Mionnay Est. Les habitats d'intérêt communautaire et/ou à enjeu modéré identifiés dans le cadre du projet ne sont pas directement impactés par le projet (enjeu faible).<br>Deux espèces remarquables identifiées : Polypogon de Montpellier (enjeu fort) et Renoncule scélérate (enjeu négligeable). | Négligeable à Fort | | | Faible | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier<br>MA 2 : Mise en place d'un cahier des charges de gestion des espaces enherbés ; |
| | Flore | Présence d'une espèce protégée et d'une espèce patrimoniale ; incidence forte sur la flore du site. | Fort | | | Modéré | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Faune | Impacts moyens sur amphibiens, avifaune, hérisson, muscardin, chiroptères ; impacts faibles ou nuls sur autres groupes. | Faible à modéré | ME 1 : Évitement de zones à enjeu<br>ME 2 : Évitement des secteurs sensibles pour la localisation des installations de chantier<br>ME 3 : Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires<br>MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier<br>MR 5 : Assainissement pluvial provisoire<br>MR 11 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles<br>MR 12 : Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus de Polypogon de Montpellier<br>MR 13 : Dégagement des emprises aux périodes de moindre sensibilité pour la faune<br>MR 14 : Limitation des nuisances lumineuses pour la faune en phase travaux<br>MR 15 : Respect des techniques de défrichement et débroussaillage<br>MR 16 : Précautions lors de la destruction des gîtes potentiels à chiroptères (arbres et bâtis)<br>MR 17 : Mise en place de dispositifs limitant le passage et l'installation de la petite faune sur les zones de chantier<br>MR 18 : Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus d'espèce animale en cas de découverte fortuite<br>MR 19 : Mise en place de clôtures définitives adaptées aux espèces concernées<br>MR 20 : Remise en état des terrains à vocation environnementale ou paysagère<br>MR 21 : Limitation de la propagation des Espèces Exotiques Envahissantes<br>MR 22 : Création d'hibernaculums | Impacts résiduels pouvant être considérées comme négligeables à faible sur des éléments physiques réputés nécessaires au repos et à la reproduction d'espèces protégées ;<br>Aucune destruction d'individus d'espèces animales et végétales protégées ;<br>Aucune capture ni enlèvement d'espèces protégées. | Négligeable à Faible | |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase travaux | Niveau d'impact | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | MR 23 : Mise en place de dispositifs échappatoires au sein des bassins imperméabilisés<br>MR 24 : Création d'habitats favorables aux espèces faunistiques | | | |
| Terres, sol, eau et climat | Climat | *Se référencer à la qualité de l'air pour cette thématique* | | | | | |
| | Topographie | Aménagement local à 304 m NGF, sans modification de la topographie générale. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Géologie et sols | Impacts variés sur les couches superficielles du sol (tassement, stabilité, pollution) localisés aux zones de terrassement ; projet réalisé localement en remblai, en profil rasant et déblai ; déblais plus profonds ponctuellement (ombrières, ouvrages d'assainissement, nouveau bâtiment). Aucun épuisement des ressources naturelles, équilibre déblais/remblais recherché. | Faible | MR 3 : Réutilisation de certains matériaux (optimisation déblais/remblais)<br>MR 6 : Mesures de réduction des risques de pollution en phase chantier et de gestion des eaux de ruissellement | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures une fois que les déblais excédentaires auront tous été réutilisés ou mis en dépôt. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Eaux souterraines (aspect quantitatif) | Impacts limités et temporaires sur les eaux souterraines lors des terrassements ; pas de modification prévisible des masses d'eau, faible consommation d'eau, pas de pompage direct. | Modéré | MR 4 : Dispositifs de pompage et de rejet d'eaux de fond de fouille | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Eaux superficielles (aspect quantitatif) | Aucun cours d'eau n'est présent à proximité immédiate des aires de Mionnay.<br>Faibles impacts sur les fossés/ruisseaux intermittents et sur les eaux de ruissellements (terrassement, terres végétales décapées…)<br>Les rejets de eaux de ruissellement se feront dans le réseau d'assainissement privé d'APRR.<br>Dispositif d'assainissement provisoire et un dispositif d'assainissement définitif prévus. | Faible à modéré | ME 1 : Évitement des enjeux<br>MR 5 : Assainissement pluvial provisoire<br>MR 6 : Mesures de réduction des risques de pollution en phase chantier et de gestion des eaux de ruissellement | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Eaux souterraines et eaux superficielles (aspect qualitatif) | Risques ponctuels et limités de pollution des eaux superficielles et souterraines lors des travaux (ruissellement, fuites, matériaux, déchets).<br>Aucun cours d'eau n'est présent à proximité immédiate de l'aire d'étude élargie et les fossés les plus proches sont généralement à sec. | Faible à modéré | ME 1 : Évitement des enjeux<br>MR 5 : Assainissement pluvial provisoire<br>MR 6 : Mesures de réduction des risques de pollution en phase chantier et de gestion des eaux de ruissellement | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase travaux | Niveau d'impact | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Usages des eaux | Aucun captage AEP, ni périmètre de protection impacté ; ni même AAC pourra être impacté.<br>La nappe est peu vulnérable aux pollutions et se situe à plus de 5 m de profondeur (probablement entre 20 et 40 m de profondeur, à confirmer avec le suivi piézométrique).<br>La nature des travaux n'impactera pas l'usage des eaux dans le secteur de l'aire d'étude immédiate.<br>Usage local des eaux (loisirs, pêche) non affecté ; faible consommation et rejet d'eaux usées, toutes collectées et traitées via le réseau communal ; alimentation en eau potable assurée par le réseau existant. | Faible | ME 1 : Évitement des enjeux<br>MR 6 : Mesures de réduction des risques de pollution en phase chantier et de gestion des eaux de ruissellement<br>MR 7 : Gestion des eaux usées en phase travaux | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Zones humides | Au regard des contraintes et de l'impossibilité de mise en œuvre de mesures d'évitement et de réductions plus conséquentes, la surface de zone humide impactée par le projet est de 0,768 ha. | Modéré à fort | ME 1 : Évitement de zones à enjeu<br>ME 2 : Évitement des secteurs sensibles pour la localisation des installations de chantier<br>ME 3 : Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires<br>MR 11 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles<br>MR 12 : Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus<br>MR 5 : Assainissement pluvial provisoire<br>MR 6 : Mesures de réduction des risques de pollution en phase chantier et de gestion des eaux de ruissellement | Au regard de ces contraintes et de l'impossibilité de mise en œuvre de mesures d'évitement et de réductions plus conséquentes, la surface de zone humide impactée par le projet est de 0,768 ha dont 0,452 ha de zones humides d'enjeu faible et d'intérêt jugé « faible » pour la fonction de rétention des sédiments, et 0,316 ha de zones humides d'enjeu faible d'intérêt jugé « faible » pour les fonctions de ralentissement des ruissellements et de rétention des sédiments. | Faible | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier<br>MA 2 : Mise en place d'un cahier des charges de gestion des espaces enherbés<br>MC 1 : Récréation de zones humides |
| Biens matériels et activités | Occupation du sol | Travaux sur terrains APRR déjà en grande partie artificialisés (voiries, stationnement), bordés de zones agricoles/boisées ; habitations à 250 m (Ouest) et 400 m (Est) ; remise en état prévue après travaux. | Faible | MR 26 : Remise en état des zones de chantier et des accès | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Habitat et logements | Habitations localisées à environ 250 m pour Mionnay Ouest et environ 400 m pour Mionnay Est. Impacts globalement limités du fait de cet éloignement, mais plusieurs nuisances temporaires pourront néanmoins être perçues. | Modéré | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase travaux | Niveau d'impact | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Infrastructures et déplacements | Pas de transport en commun ni de modes doux ; aucune incidence sur l'accessibilité à l'aire de services existante et aux commerces et activités qu'elle héberge ; impacts limités et temporaires sur parking et cheminements piétons ; accès spécifiques pour engins de chantier pour limiter gêne. | Faible | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Réseaux | Plusieurs réseaux (électricité, télécom, eau) à proximité ; création d'ombrières et raccordements nécessiteront des travaux sur réseaux enterrés ; risques d'interception ou de dévoiement, nécessitant des études et mesures de protection. | Faible | MR 27 : Dévoiement des réseaux existants | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Gestion des déchets | Chantier générant divers déchets (démolition, BTP, dangereux, verts, ménagers) et émissions liquides ; gestion prévue selon la réglementation ; quantités non encore précisées. | Faible | MR 28 : Gestion des déchets de chantier | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Foncier | Travaux sur terrains déjà propriété d'APRR (DPAC A46) ; aucune acquisition ni changement de statut foncier nécessaire. | Faible | MR 11 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles<br>MR 26 : Remise en état des zones de chantier et des accès | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Activités économiques | Pas d'impact significatif sur l'économie locale, les commerces ou services ; Une parcelle verte liée à l'A46 est actuellement cultivée sans convention avec APRR. Il a été demandé à l'exploitant de libérer le terrain. Aucun bâtiment agricole n'est concerné par les travaux ; nuisances (poussières, circulation) limitées et temporaires ; accès maintenus ; effet positif possible sur l'activité locale. | Faible à Négligeable | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Urbanisme et planification urbaine | Site dans le périmètre du PLU de Mionnay (zones Uf et A) et est concerné par le PPBE bruit ; terrains déjà propriété APRR, occupés par espaces artificialisés, verts et boisés. | Faible à modéré | ME 1 : Évitement des enjeux<br>MR 11 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles<br>MR 26 : Remise en état des zones de chantier et des accès | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Servitudes | Aucune nouvelle servitude créée ; servitudes existantes inchangées ; travaux réalisés dans le respect des contraintes actuelles, sans impact supplémentaire. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase travaux | Niveau d'impact | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Risques | Risque inondation | Absence de risque d'inondation par débordement de cours ; gestion efficace des eaux pluviales assurant la sécurité hydraulique pendant les travaux. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Risque de mouvement de terrain | Aucun risque de mouvement de terrain identifié ; site hors zones à risque, travaux limités et gestion adaptée des eaux pluviales, stabilité du sol assurée. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Autres risques naturels | Zone de sismicité et d'aléa argile moyen ; normes parasismiques et prescriptions géotechniques respectées, pas d'incidence attendue pendant les travaux. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Risques technologiques | Aucun risque technologique identifié ; accès chantier spécifiques mis en place pour éviter les accidents avec véhicules transportant des matières dangereuses. | Faible à modéré | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Faible à négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Risque de transport de matières dangereuses | Site proche d'aire accueillant des véhicules TMD, aucun pipeline dangereux à proximité ; accès spécifiques et règles de circulation prévues pour limiter les risques d'accidents, risque TMD exceptionnel. | Faible à modéré | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Faible à négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Risque de rupture de barrage | Le site projeté n'est pas concerné par le risque de rupture de barrage. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |
| | Risque sanitaire | Aucun risque sanitaire identifié ; travaux sans impact sanitaire, eaux souterraines peu sensibles, procédures prévues en cas d'incident accidentel.<br>La sensibilité des eaux souterraines sous le chantier est faible, du fait de la perméabilité moyenne des sols et de l'absence d'usage à proximité. | Faible | ME 1 : Évitement des enjeux<br>MR 5 : Assainissement pluvial provisoire | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Faible à négligeable | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase travaux | Niveau d'impact | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Paysage et patrimoine | Paysage | Paysage et perception éloignés (de 1 km à 500 m) : modifications temporaires du paysage dues aux engins, terrassements et installations de chantier ; les haies existantes, les talus et les arbres présents sur chaque site joueront un rôle d'écran, limitant l'impact visuel. | Faible à modéré | ME 4 : Évitement des atteintes paysagères et patrimoniales en phase travaux<br>MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | En phase travaux, à l'issue des travaux et après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, les impacts résiduels seront faibles à modérés :<br>■ Les infrastructures resteront visibles mais intégrées dans un paysage déjà marqué par l'autoroute A46 ;<br>■ La structure paysagère globale (ouverture, horizontalité, trame agricole) sera maintenue ;<br>■ Les perceptions seront modifiées sans rupture majeure. | Faible à modéré | / |
| | | Paysage et perception rapprochés (< 500 m) : impacts visuels sensibles : engins, stockages et terrassements nettement perceptibles à proximité immédiate du site de Mionnay-Est depuis les accotements de l'A46 et les parcelles agricoles attenantes et atténués à l'ouest par la végétation existante. | Modéré | | | | / |
| | Patrimoine archéologique | Aucun impact direct identifié ; absence d'enjeux connus et travaux situés hors zone de présomption archéologique. | Faible à négligeable | En l'absence d'impact, significatif, aucune mesure de réduction n'est prévue sur cette thématique, hors la transmission d'une note d'information au Service Régional de l'Archéologie (SRA) en cas de découverte fortuite. | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Patrimoine historique et culturel | Aucun impact direct attendu ; simple vigilance vis-à-vis d'éventuels éléments vernaculaires situés près des accès ou des emprises. | Négligeable | ME 4 : Évitement des atteintes paysagères et patrimonial en phase travaux<br>MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | / |

#### 2.5.3.2 Phase exploitation

Tableau 4 : Tableau de synthèse des impacts et mesures en phase exploitation

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase exploitation | Niveau d'impact direct | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Population et santé humaine | Nuisances pour les riverains et usagers de l'autoroute | Aucune nuisance pour les riverains<br>Aucune nuisance pour les riverains ; parking sécurisé améliore confort et sécurité des usagers, limite le stationnement sauvage. | Négligeable (pour les riverains)<br>Positif (pour les usagers de l'autoroute) | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Emplois, commerce et services | Création de quelques emplois, soutien aux services de l'aire, amélioration des conditions pour les transporteurs. | Positif | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Qualité de l'air | Pas d'augmentation du trafic ni de pollution ; seules de faibles incidences locales sont attendues. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Ambiance acoustique et vibrations | Légère hausse du bruit, atténuée par la recharge électrique ; nuisances acoustiques et vibratoires très faibles et non perceptibles pour les riverains. | Faible | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Émissions lumineuses | Nouvel éclairage LED pour la sécurité, impact lumineux très faible sur l'environnement et les riverains grâce à un positionnement adapté. | Faible | MR 25 : Limitation des nuisances lumineuses pour la faune en phase exploitation | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | / |
| | Chaleur et radiations | Grâce aux mesures intégrées (végétalisation, matériaux clairs), le projet devrait avoir un impact global faible sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain. | Faible | ME 5 : Principes d'intégration paysagère en phase exploitation de l'Aire de Mionnay Est<br>ME 6 : Principes d'intégration paysagère en phase exploitation de l'Aire de Mionnay Ouest), | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | |
| | Pollution des eaux et des sols | Les impacts sur la pollution des eaux et des sols sont faibles et les impacts sur les eaux souterraines et superficielles (aspect qualitatif) sont négligeables. | Négligeable à faible | | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures. | Négligeable | |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase exploitation | Niveau d'impact direct | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sites et sols pollués | Impact positif au regard de la prise en compte des études géotechniques et des études hydrauliques (gestion des eaux pluviales) et amélioration de la situation actuelle par un traitement des pollutions potentielles lors de la phase chantier. | Positif | MR 9 : Mise en place d'un assainissement définitif adapté au contexte<br>MR 10 : Gestion des eaux usées en phase exploitation | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| Biodiversité | Espaces inventoriés et protégés | Aucun impact sur Natura 2000 ni sur les zones écologiques voisines ; site déjà artificialisé. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Habitats naturels | Maintien d'une surface artificialisée, pas de nouvelle destruction d'habitats, risques limités pour les habitats résiduels (entretien, pollution, éclairage). | Faible | ME 2 : Évitement des secteurs sensibles pour la localisation des installations de chantier<br>MR 25 : Limitation des nuisances lumineuses pour la faune en phase exploitation | Incidences résiduelles ne pouvant être considérées comme négligeables sur des éléments physiques réputés nécessaires au repos et à la reproduction d'espèces protégées ;<br>Probable destruction d'individus d'espèces animales et végétales protégées ;<br>Capture et enlèvement d'individus d'espèces protégées. | Faible | MA 2 : Mise en place d'un cahier des charges de gestion des espaces enherbés<br>MC 1 : Récréation de zones humides |
| | Flore | Flore protégée exposée à un risque limité selon les pratiques d'entretien (fauche, désherbage, gestion sans phytosanitaires). | Faible | | | Modéré | |
| | Faune | Impacts sur la faune comparables à la situation actuelle ; pas de nouvelle fragmentation, risques liés à l'éclairage et à la circulation, mais aucune destruction d'habitats prévue. | Faible | | | Faible | |
| Terres, sol, eau et climat | Climat | Aucun impact direct sur le climat ; site déjà artificialisé, création d'espaces verts, production d'énergie renouvelable et gestion des eaux pluviales prévues. | Faible | | Impacts résiduels négligeables | Négligeable | / |
| | Topographie | Aucune modification notable de la topographie. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Géologie et sols | Aucun épuisement des ressources naturelles ; équilibre déblais/remblais et quantités limitées de matériaux de construction. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable.<br>Impact résiduel négligeable une fois que les déblais excédentaires auront tous été réutilisés ou mis en dépôt. | Négligeable | / |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase exploitation | Niveau d'impact direct | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux souterraines (aspect quantitatif) | Faible consommation d'eau, sans pompage direct ; création de surfaces imperméabilisées qui réduiront les infiltrations et le rechargement de la nappe ; alimentation via le réseau public pour les sanitaires | Négligeable | MR 9 : Mise en place d'un assainissement définitif adapté au contexte | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Eaux superficielles (aspect quantitatif) | Pas d'impact sur les axes d'écoulement hormis des apports d'eau de ruissellement supplémentaires en période pluvieuse. | Négligeable | MR 9 : Mise en place d'un assainissement définitif adapté au contexte | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures | Négligeable | / |
| | Eaux souterraines et eaux superficielles (aspect qualitatif) | Impact très faible sur les eaux superficielles grâce à une gestion adaptée des eaux pluviales (collecte, infiltration, bassin de tampon). Risques de pollution chronique, accidentelle et saisonnières limitées par la conception du projet (ombrières, borne IRVE). | Négligeable | MR 9 : Mise en place d'un assainissement définitif adapté au contexte | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures | Négligeable | / |
| | Usages des eaux | Faible consommation d'eau, les EU seront traitées par une STEP existante sur Mionnay Est, dont la capacité est suffisante, tandis que l'insuffisance de la STEP de Mionnay Ouest justifie la création d'un dispositif de traitement dédié (filtres plantés roseaux (FPR)) ; alimentation en eau potable via le réseau communal, capacités suffisantes.<br>En l'absence de captage d'alimentation en eau potable et de périmètre de protection. | Négligeable | MR 9 : Mise en place d'un assainissement définitif adapté au contexte<br>MR 10 : Gestion des eaux usées en phase exploitation | Impacts résiduels négligeables après la mise en œuvre des mesures | Négligeable | / |
| | Zones humides | Disparition durable zones humides : environ 0,8 ha ; pas de nouvelle destruction, mais risques de perturbations pour les zones humides résiduelles. | Modéré à faible | ME 3 : Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires<br>MR 6 : Mesures de réduction des risques de pollution en phase chantier et de gestion des eaux de ruissellement. | Impact résiduel notable. | Faible | MA 4 : Lutte contre les espèces exotiques envahissantes en phase exploitation |
| Biens matériels et activités | Occupation du sol | Artificialisation limitée de zones naturelles, sans changement majeur d'usage ; impact négligeable sur l'occupation des sols dans un site déjà anthropisé. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Habitat et logements | Aucun impact significatif sur les habitats ou logements, le site étant éloigné des zones urbanisées. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Infrastructures et déplacements | Pas d'augmentation du trafic général ; le projet répond à la demande de stationnement sécurisé pour poids lourds et améliore la sécurité et les services. | Positif | / | / | / | / |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase exploitation | Niveau d'impact direct | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Réseaux | Aucune perturbation prévue sur les réseaux ; interventions réalisées en amont ou pendant les travaux. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Gestion des déchets | Gestion assurée par des conteneurs semi-enterré (CSE) et déchets suivant un tri-sélectif. Déchets principalement ménagers, gérés selon la réglementation ; incidences négligeables en phase exploitation. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| Biens matériels et activités | Foncier | Aucune évolution foncière ; le terrain appartient déjà au domaine autoroutier, pas d'acquisition nécessaire. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Activités économiques | Pas d'impact direct sur l'économie locale, mais effet positif attendu pour le secteur transport/logistique grâce à l'amélioration de la sécurité et des services. | Négligeable (pour les activités économiques) Positif (pour les activités de transport / logistique) | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Urbanisme et planification urbaine | Aucune consommation d'espaces agricoles ou forestiers ; le projet s'implante sur des terrains déjà artificialisés du domaine autoroutier. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Servitudes | Aucune nouvelle servitude ; les servitudes existantes restent inchangées et respectées, sans impact supplémentaire. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| Risques | Risque inondation | Absence de risque d'inondation par débordement de cours d'eau identifié et remontée de nappe.<br>Dispositif de gestion des eaux pluviales : système de collecte et d'infiltration, avec un bassin de rétention dimensionné pour absorber un événement pluvieux trentennal. Ce dispositif permet de maîtriser les écoulements et évite tout risque de ruissellement aggravé ou de saturation hydraulique | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Risque de mouvement de terrain | Aucun risque de mouvement de terrain identifié ; stabilité assurée par la topographie, l'absence de terrassement profond et le respect des prescriptions géotechniques. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase exploitation | Niveau d'impact direct | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Autres risques naturels | Le projet n'aggrave pas les risques naturels existants ; stabilité assurée par la topographie, la gestion des eaux pluviales et le respect des prescriptions géotechniques. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Risques technologiques | Aucun risque technologique externe ou généré par le projet ; aucune aggravation de risque existant. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Risque de transport de matières dangereuses | Aucun risque technologique lié au transport de matières dangereuses ; dispositifs de signalisation et sécurisation des circulations prévus. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| Risques | Risque de rupture de barrage | Le site projeté n'est pas concerné par le risque de rupture de barrage. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Risque sanitaire | Aucun risque sanitaire identifié ; typologie du projet et contexte limitent les risques, avec procédures d'urgence prévues pour les pollutions accidentelles.<br>Faible sensibilité des eaux souterraines au droit du projet au regard de la perméabilité moyenne des sols et de l'absence d'usage à proximité. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| Paysage et patrimoine | Paysage | Paysage et perception éloignés (de 1 km à 500 m) : la distance d'observation, la dominance du paysage agricole, et la présence d'éléments techniques déjà existants (lignes électriques, infrastructures routières), limitent l'impact global sur les perceptions éloignées. Les haies, talus et plantations contribuent à atténuer la visibilité des installations et à maintenir la lisibilité du grand paysage. | Faible à modéré | ME 5 : Principes d'intégration paysagère en phase exploitation de l'Aire de Mionnay Est<br>ME 6 : Principes d'intégration paysagère en phase exploitation de l'Aire de Mionnay Ouest<br>MR 29 : Renforcement de l'intégration paysagère | Après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, les impacts résiduels seront faibles à modérés :<br>■ Les infrastructures resteront visibles mais intégrées dans un paysage déjà marqué par l'autoroute A46 ;<br>■ La structure paysagère globale (ouverture, horizontalité, trame agricole) sera maintenue ;<br>■ Les perceptions seront modifiées sans rupture majeure. | Faible à modéré | / |
| | | Paysage et perception rapprochés (< 500 m) : Mionnay Est : présence des ombrières, augmentation des surfaces minéralisées et équipements techniques (péage, éclairage, bornes, bâtiments) dans un environnement semi-rural ouvert.<br>Les franges végétalisées existantes et renforcées, les haies, talus et alignements arborés dans une emprise déjà autoroutière, permettent de limiter l'effet de rupture paysagère. | Modéré | | | | |
| | | Paysage et perception rapprochés (< 500 m) : Mionnay Ouest : impacts globalement similaires mais apparaissent plus faibles. | Faible à modéré | | | | |

| Thématique | Sous-thématique | Impacts bruts du projet en phase exploitation | Niveau d'impact direct | Mesures d'évitement et de réduction | Impacts résiduels | Niveau d'impact résiduel | Mesures d'accompagnement et de compensation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Patrimoine archéologique | Pas de zone archéologique présumée ; aucune incidence archéologique significative prévue. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |
| | Patrimoine historique et culturel | Aucune incidence sur le patrimoine architectural ou culturel ; site hors périmètres protégés ou classés. | Négligeable | / | Absence d'impact brut notable donc pas d'impact résiduel notable. | Négligeable | / |

### 2.5.4 Les mesures ERC prévues par le maître d'ouvrage

MAJ nov — Mise à jour de novembre 2026 de l'étude d'impact suite à l'avis de l'IGEDD du 22 octobre 2026

- Conformément à la remarque de l'IGEDD, les ombrières photovoltaïques sont intégrées au projet et considérées dans le scénario de référence. En conséquence, la mesure de réduction MR8 est retirée de la présente étude d'impact.
- MR 18 : Conformément aux observations formulées par l'IGEDD relatives à la prise en compte des espèces protégées, la mesure de réduction MR18 « Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus d'espèce animale en cas de découverte fortuite » a été mise à jour.
- MC1 : La mention de l'ophioglosse figurant dans l'intitulé de la mesure MC1 résultait d'une erreur rédactionnelle. L'intitulé a été corrigé et devient : « MC1 : Récréation de zones humides ».

Les mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible compenser les effets dommageables du projet sont présentées ci-après.

Le montant alloué à ces mesures est précisé dans le tableau ci-après.

Il convient également de préciser que certaines mesures en faveur de l'environnement (naturel, humain et urbain) sont difficilement quantifiables et ne sont donc pas mentionnées dans le tableau. Il s'agit essentiellement de la prise en compte systématique et permanente de l'environnement à chaque étape du projet : adaptation des solutions techniques aux contraintes du site, recherche de procédés les plus respectueux du cadre de vie, …

Tous les choix opérés, toutes les dispositions prises au cours de l'élaboration du projet et qui visent à améliorer l'adaptation du projet à l'environnement peuvent être considérés comme autant de mesures en faveur de l'environnement dont l'apport au cadre de vie pour les collectivités et les usagers n'est pas réellement quantifiable.

L'incidence financière des deux premières catégories ne peut pas être appréhendée, car ces dernières font partie intégrante d'une démarche globale d'optimisation du projet.

Le coût des autres mesures d'insertion spécifiques est, a priori, plus aisément quantifiable mais il ne sera connu précisément qu'à l'issue de l'étude détaillée du projet.

Tableau 5 : Les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine

| Thématique | Mesures | Coût en € HT |
|---|---|---|
| Biodiversité | ME 1 : Évitement de zones à enjeu | Intégré au coût du projet |
| Biodiversité | ME 2 : Evitement des secteurs sensibles pour la localisation des installations de chantier | Intégré au coût du projet |
| Biodiversité | ME 3 : Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires | Intégré au coût du projet |
| Paysage | ME 4 : Évitement des atteintes paysagères et patrimoniales en phase travaux | Intégré au coût du projet |
| Paysage | ME 5 : Principes d'intégration paysagère en phase exploitation de l'Aire de Mionnay Est | Intégré au coût du projet |
| Paysage | ME 6 : Principes d'intégration paysagère en phase exploitation de l'Aire de Mionnay Ouest | Intégré au coût du projet |
| Population et santé humaine | MR 1 : Réduction des nuisances en phase chantier | Intégré au coût du projet |
| Population et santé humaine | MR 2 : Réduction des risques liés aux sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) | Intégré au coût du projet |
| Population et santé humaine | MR 3 : Réutilisation de certains matériaux (optimisation déblais / remblais) | Intégré au coût du projet |
| Terres, sol, eau et climat | MR 4 : Dispositifs de pompage et de rejet d'eaux de fond de fouille | Intégré au coût du projet |
| Terre, sol, eau et climat | MR 5 : Assainissement pluvial provisoire | Intégré au coût du projet |
| Terres, sol, eau et climat | MR 6 : Mesures de réduction des risques de pollution en phase chantier et de gestion des eaux de ruissellement | Intégré au coût du projet |
| Terres, sol, eau et climat | MR 7 : Gestion des eaux usées en phase travaux | Intégré au coût du projet |
| Terres, sol, eau et climat | MR 9 : Mise en place d'un assainissement définitif adapté au contexte | Intégré au coût du projet |
| Terres, sol, eau et climat | MR 10 : Gestion des eaux usées en phase d'exploitation | Intégré au coût du projet |

| Thématique | Mesures | Coût en € HT |
|---|---|---|
| Population et santé humaine | MR 11 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles | 2000€ HT |
| Biodiversité | MR 12 : Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus | 5 000 € HT |
| Biodiversité | MR 13 : Dégagement des emprises aux périodes de moindre sensibilité pour la faune | Intégré au coût du projet |
| Biodiversité | MR 14 : Limitation des nuisances lumineuses pour la faune en phase travaux | Intégré au coût du projet |
| Biodiversité | MR 15 : Respect des techniques de défrichement et débroussaillage | Intégré au coût du projet |
| Biodiversité | MR 16 : Précautions lors de la destruction des gîtes potentiels à chiroptères (arbres et bâtis) | Coût non connu à ce jour |
| Biodiversité | MR 17 : Mise en place de dispositifs limitant le passage et l'installation de la petite faune sur les zones de chantier | 14 700 € HT |
| Biodiversité | MR 18 : Prélèvement ou transfert avant destruction d'individus d'espèce animale en cas de découverte fortuite | Mise en œuvre avant travaux : 2 250 € HT)<br>Découverte fortuite :750€HT pour 1 déplacement d'espèces +CR |
| Biodiversité | MR 19 : Mise en place de clôtures définitives adaptées aux espèces concernées | Coût non connu à ce jour |
| Biodiversité | MR 20 : Remise en état des terrains à vocation environnementale ou paysagère | Intégré au coût du projet |
| Biodiversité | MR 21 : Limitation de la propagation des Espèces Exotiques Envahissantes | Intégré au coût du projet |
| Biodiversité | MR 22 : Création d'hibernacula | 2 000€ HT |
| Biodiversité | MR 23 : Mise en place de dispositifs échappatoires au sein des bassins imperméabilisés | 3 200€ HT |
| Biodiversité | MR 24 : Création d'habitats favorables aux espèces faunistiques | Coût non connu à ce jour |
| Population et santé humaine | MR 25 : Limitation des nuisances lumineuses pour la faune en phase exploitation | Intégré au coût du projet |
| Biens matériels et les activités | MR 26 : Remise en état des zones de chantier et des accès | Intégré au coût du projet |
| Biens matériels et les activités | MR 27 : Dévoiement des réseaux existants | Intégré au coût du projet |
| Biens matériels et les activités | MR 28 : Gestion des déchets en phase chantier | Intégré au coût du projet |
| Paysage | MR 29 : Renforcement de l'intégration paysagère | Intégré au coût du projet |
| Toutes thématiques | MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier | Intégré au coût du projet |
| Biodiversité | MA 2 : Mise en place d'un cahier des charges de gestion des espaces enherbés | |
| Biodiversité | MS 1 : Suivi environnemental du chantier | 13 500 € HT |
| Biodiversité | MS 2 : Suivi des espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) en phase travaux | 1 200 € HT / an (préparation, mise en œuvre du suivi et rédaction du rapport annuel), soit 2 400 € HT (2 itérations) |
| Terres, sol, eau et climat | MS 3 : Suivi des mesures en faveur de la ressource en eau | Coût non connu à ce jour |
| Terres, sol, eau et climat | MS 4 : Suivi des niveaux d'eaux souterraines | Intégré au coût du projet |
| Terres, sol, eau et climat | MS 5 : Suivi des conditions météorologiques | Intégré au coût du projet |

| Thématique | Mesures | Coût en € HT |
|---|---|---|
| Terres, sol, eau et climat | MS 6 : Suivi de l'absence de travaux de terrassement en période pluvieuse importante | Intégré au coût du projet |
| Terres, sol, eau et climat | MS 7 : Suivi de l'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets | Intégré au coût du projet |
| Paysage | MS 8 : Suivi des mesures en faveur du paysage | Intégré au coût du projet |
| Population et santé humaine | MS 9 : Suivi des modifications des accès des riverains, équipements et activités / organisation des déplacements | Intégré au coût du projet |
| Population et santé humaine | MS 10 : Suivi des mesures en faveur du cadre de vie | Intégré au coût du projet |
| Biodiversité | MS 11 : Suivi des mesures en faveur du milieu naturel | Coût non connu à ce jour |
| Terres, sol, eau et climat | MS 12 : Suivi des ouvrages hydrauliques | Coût non connu à ce jour |
| Paysage | MS 13 : Suivi du développement et de l'entretien des aménagements paysagers | Coût non connu à ce jour |
| Biodiversité | MS 14 : Suivi de la population de Polypogon de Montpellier transplantée | 1 200 € HT / an (préparation, mise en œuvre du suivi et rédaction du rapport annuel), soit 2 400 € HT (2 itérations) |
| Biodiversité | MS 15 : Suivi de compensation en faveur des zones humides | Projet - Exécution Exploitation |
| Terres, sol, eau et climat | MC 1 : Récréation de zones humides | Coût non connu à ce jour |

## 2.6 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés

L'analyse des effets cumulés a été réalisée avec les projets connus à proximité du site. Compte tenu de leur nature, de leur éloignement ou des mesures prévues, aucun effet cumulé notable n'est attendu sur les principaux enjeux environnementaux.

## 2.7 Incidence du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique

> *La phase d'exploitation est évaluée sur une durée de référence de 50 ans à partir de la mise en service pour fin 2027 soit un horizon d'étude de 2027 à 2077.*

L'empreinte carbone ou l'évaluation des émissions de GES est une méthode d'analyse environnementale internationale monocritère qui comptabilise les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) directes et indirectes engendrées par une activité, un produit ou un projet.

### 2.7.1 Résultats des émissions de GES

#### 2.7.1.1 Émissions de GES par phase de cycle de vie

Pour Mionnay Est, les émissions GES générées par le projet sont estimées à 10 539 $tCO_2e$, 7 004 $tCO_2e$ pour la phase construction et 3 535 $tCO_2e$ pour la phase exploitation, avec une incertitude associée de 50%. Le graphique ci-dessous présentent la répartition des émissions de GES par phase.

Pour Mionnay Ouest, les émissions GES générées par le projet sont estimées à 19 934 $tCO_2e$, 13 188 $tCO_2e$ pour la phase construction et 6 746 $tCO_2e$ pour la phase exploitation, avec une incertitude associée de 50%. Le graphique ci-dessous présentent la répartition des émissions de GES par phase.

Les émissions de gaz à effet de serre sont principalement liées à la phase de construction.

#### 2.7.1.2 Mesures d'évitement

La principale mesure d'évitement sur le sujet des émissions GES du projet de PSPL concerne les panneaux photovoltaïques :

Tableau 6 : Piste de mesure d'évitement - émissions GES

| Numéro de la mesure | Nom de la mesure | Phase du cycle de vie concernée | Gain carbone évalué (tCO2eq) Mionnay Est | Gain carbone évalué (tCO2eq) Mionnay Ouest |
|---|---|---|---|---|
| GES – ME1 | Évitement de production d'énergie issue du mix énergétique moyen avec la production des PV sur les ombrières (sur 50 ans d'exploitation) | Exploitation | -455,3 tCO2e/an<br>Soit -22 764 tCO2e | -1028,8 tCO2e/an<br>Soit -51 440 tCO2e |

### 2.7.1.3 Mesures de réduction

Dans le cadre de ce projet les principales pistes identifiées sont les suivantes (certaines mesures sont valables pour l'ensemble des catégories de métiers et d'autres sont spécifiques à un métier).

La synthèse des pistes de mesures de réduction identifiées à ce stade du projet est présentée dans le Tableau 7 :

Tableau 7 : Pistes de mesures de réduction - émissions GES

| Numéro de la mesure | Nom de la mesure | Phase du cycle de vie concernée | Gain carbone évalué (tCO2eq) Mionnay Est | Gain carbone évalué (tCO2eq) Mionnay Ouest |
|---|---|---|---|---|
| GES – MR1 | Réduction de l'utilisation de chaux à 1% de la masse sec (contre 2%) pour le traitement des PST | Construction | -416 tCO2e | -198 tCO2e |
| GES – MR2 | Réduction de l'utilisation de liant hydraulique à 3% de la masse sec (contre 5%) pour le traitement des PST | Construction | -238 tCO2e | -392 tCO2e |
| GES – MR3 | Réduction de l'utilisation d'enrobé bitumineux neuf avec l'intégration d'agrégat d'enrobés à hauteur de 10% | Construction | -49 tCO2e | -124 tCO2e |
| GES – MR4 | Réduction de l'utilisation d'enrobé bitumineux neuf avec l'intégration d'agrégat d'enrobés à hauteur de 20% | Construction | -119 tCO2e | -228 tCO2e |
| GES – MR5 | Réduction de l'utilisation d'enrobé bitumineux neuf avec l'intégration d'agrégat d'enrobés à hauteur de 30% | Construction | -180 tCO2e | -332 tCO2e |

### 2.7.1.4 Mesures de compensation

Des mesures compensatoires pourront être mises en œuvre s'il subsiste un impact résiduel notable après application des mesures d'évitement ou de réduction.

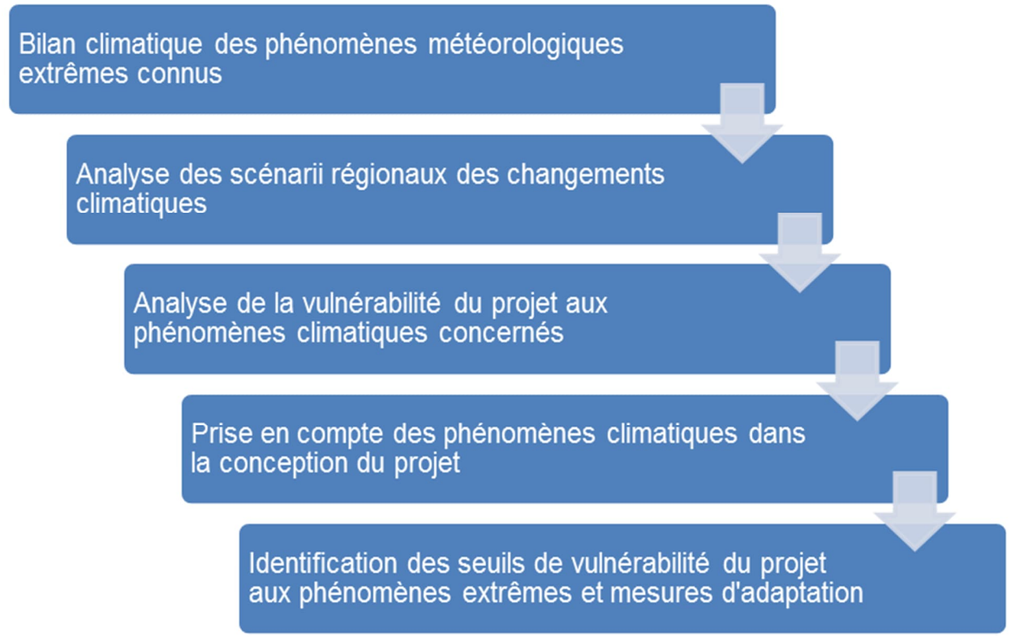
La synthèse des pistes de mesures de compensation identifiées à ce stade du projet est présentée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 8 : Piste de mesures de compensation - émissions GES

| Numéro de la mesure | Nom de la mesure | Phase du cycle de vie concernée | Gain carbone évalué (tCO2eq) Mionnay Est | Gain carbone évalué (tCO2eq) Mionnay Ouest |
|---|---|---|---|---|
| GES – MC1 | Compensation par la végétalisation de 250m de haies arbustives sur 50 ans | Exploitation | -28 | -25,7 |

### 2.7.2 Vulnérabilité du projet au changement climatique

L'évaluation de la vulnérabilité du projet aux changements climatiques suit un processus en 5 étapes tel que présenté ci-dessous :



- Vis-à-vis des extrêmes chauds
  - Les effets d'une canicule prolongée sur la structure des chaussées routières ne sont pas encore évalués précisément. L'augmentation de la température estivale attendue suite au réchauffement climatique peut réduire la résistance à l'orniérage des stationnements et chaussées.
  - Les effets de températures élevées et vagues de chaleur ont notamment comme conséquence une augmentation de la consommation énergétique des bâtiments avec des climatisations qui se développeraient de plus en plus.
  - La végétation prévue dans les aménagements paysagers est locale et doit pouvoir supporter d'éventuelles périodes de sécheresse.
  - Dans ces conditions, le projet est faiblement vulnérable au risque canicule et températures élevées.

- Vis-à-vis de la neige et du cycle gel/dégel
  - La commune n'est pas particulièrement sujette aux risques de neige. Le nombre de jours de gel/dégel peut toutefois être important sur le territoire. Les infrastructures et les bâtiments sont conçus pour résister aux charges de neige prévisibles dans le département. Étant donné que la tendance est au réchauffement climatique, il est raisonnable de prévoir une diminution concomitante des risques de gel et de dégel. D'autre part le projet est implanté en zone de plaine et à cette altitude la neige n'est pas un élément discriminant.
  - Dans ces conditions, le projet est faiblement vulnérable vis-à-vis de la neige.
  - De même, les infrastructures et les bâtiments sont conçus en tenant compte des risques de gel et dégel. L'évolution tendancielle va vers un réchauffement de la température avec une diminution du nombre de jours de gel.
  - Dans ces conditions, le projet est faiblement vulnérable au risque de gel et dégel concernant le projet.

- Vis-à-vis des pluies intenses et du risque inondation
  - Le projet est localisé en dehors de tout Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi).
  - La continuité hydraulique est conservée. Le risque d'inondation n'est donc pas modifié.
  - De plus, malgré une imperméabilisation supplémentaire, le projet prévoit de l'infiltration, du stockage ou des rejets à débit limité des ruissellements qui n'augmenteront pas le risque d'inondation.
  - Aussi, même face à un risque plus important lié à des phénomènes plus intenses et fréquents, le projet n'est pas localisé dans des secteurs de crue. De fait, même un risque augmenté d'inondation n'aura que des conséquences très ponctuelles sur l'infrastructure.
  - Le bâtiment projeté mettra également en œuvre des principes d'assainissement permettant la collecte, la rétention et l'infiltration des eaux de ruissellements.
  - Dans ces conditions, le projet est faiblement vulnérable aux risques d'inondation.

- Vis-à-vis du risque tempête – vent violent
  - La conception du bâtiment projeté prendra en compte les risques de vents violents afin de réduire les risques de dégradation du bâti et les impacts financiers qui en découlent (reconstruction, indemnités d'assurance).
  - Les panneaux de signalisation routière permanente ne peuvent être mis en service sur les voies du domaine public routier et sur les voies privées ouvertes à la circulation publique, que s'ils sont munis des marquages CE et NF ou autres marques d'attestation de la conformité présentant des garanties au moins égales, et respectent les spécifications techniques, les performances ou classes de performances appropriées aux types de routes ou d'ouvrages dans lesquels ces produits sont installés. Ces normes précisent des caractéristiques techniques des panneaux pour la résistance aux vents violents.
  - Les arbres sont susceptibles d'être arrachés en cas de vents violents.
  - Le projet est ainsi faiblement vulnérable au risque de vent violent grâce aux respects des normes techniques de conception.

## 2.8 Description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

Le projet a fait l'objet d'une analyse de sa vulnérabilité aux risques naturels et technologiques. Les mesures de conception retenues permettent de limiter les risques identifiés et aucun effet notable supplémentaire sur l'environnement n'est attendu en cas d'accident ou de catastrophe majeure.

Des mesures sont toutefois envisagées dans le cas d'accidents ou de catastrophes majeurs survenant :

- la mise en œuvre de dispositifs de gestion de crise ;
- le Plan Communal de Sauvegarde ;
- le plan ORSEC.

## 2.9 Modalités de suivi de la mise en œuvre des mesures environnementales, suivi de leurs effets et coûts

Un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement et plus généralement de la prise en compte de l'environnement dans le projet sera mis en place dans le cadre du projet, en phase travaux et en phase exploitation.

Les objectifs de ce suivi sont avant tout de vérifier la pertinence et l'efficacité des mesures mises en place, et de proposer éventuellement des adaptations.

Les modalités de suivi des mesures mises en œuvre et de leurs effets sont présentés ci-dessous. Il s'agit d'une liste indicative et non exhaustive. Une partie du suivi des mesures est intégrée au projet lui-même.

- Suivi des mesures lors de la phase chantier
  - MS 1 : Suivi environnemental du chantier
  - MS 2 : Suivi des espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) en phase travaux
  - MS 3 : Suivi des mesures en faveur de la ressource en eau
  - MS 4 : Suivi des niveaux d'eau souterraines
  - MS 5 : Suivi des conditions météorologiques
  - MS 6 : Suivi de l'absence de travaux de terrassement en période pluvieuse importante
  - MS 7 : Suivi de l'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets
  - MS 8 : Suivi des mesures en faveur du paysage
  - MS 9 : Suivi des modifications des accès des riverains, équipements et activités / organisation des déplacements
  - MS 10 : Suivi des mesures en faveur du cadre de vie
  - MS 11 : Suivi des mesures en faveur du milieu naturel
  - MS 14 : Suivi de la population de Polypogon de Montpellier transplantée

- Suivi des mesures en phase exploitation
  - MS 12 : Suivi des ouvrages hydrauliques
  - MS 13 : Suivi du développement et de l'entretien des aménagements paysagers

- Suivi des mesures de compensation
  - MS 15 : Suivi de compensation en faveur des zones humides

## 2.10 Éléments spécifiques aux Opérations d'Aménagement

Bien que relevant d'une opération d'aménagement, le projet n'est pas soumis à l'obligation de réaliser une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables ni une étude d'optimisation de la densité des constructions.

## 2.11 Évolution de l'état actuel de la zone et des milieux avec et sans projet

### 2.11.1 Population et santé humaine

Tableau 9 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Population et santé humaine - Avec et sans projet

| Thématique | Sous-thématique | Évolution de l'état actuel sans projet | Évolution de l'état actuel avec projet |
|---|---|---|---|
| Population et santé humaine | Population | En absence de projet, aucune évolution connue sur la population du territoire n'est à prévoir. | Le projet, situé sur des aires d'autoroute existantes en dehors des zones urbaines, n'entraînera pas d'évolution notable sur la population du territoire.<br>Les habitations les plus proches de l'emprise projetée des PSPL et PRPL de Mionnay Ouest se trouvent à 250 m au Sud (au lieu-dit La Goutte) et les premières habitations du centre-bourg de Montanay se trouvent à plus de 1,4 km.<br>Quant aux habitations les plus proches de l'emprise projetée des PSPL et PRPL de Mionnay Est, ils se trouve à 400 m à l'Est (le long du Chemin des Echerolles) et les premières habitations du centre bourg de Mionnay se trouvent à plus de 2 km également à l'Est ;<br>Les éventuelles nuisances sonores ou lumineuses resteront limitées à l'aire.<br>Pour les usagers de l'autoroute, notamment les chauffeurs de poids lourds, les parkings sécurisés apporteront une amélioration du confort et de la sécurité, en offrant des conditions de stationnement et de repos adaptées, tout en contribuant à la prévention du stationnement sauvage et au renforcement de la sécurité routière. |
| | Emplois | En absence de projet, aucune évolution connue sur l'emploi, les commerces et les services présents sur les aires d'autoroute existantes de Mionnay n'est à prévoir.<br>Toutefois, l'emploi, les commerces et les services du territoire continueront à se développer. Un parc d'activités économiques se situe à 500 m de l'emprise du projet. | Le projet ne génèrera pas d'augmentation significative de l'emploi, seuls quelques postes directs étant créés pour l'entretien, la surveillance et la maintenance. Toutefois, le projet soutient les commerces existants des aires d'autoroute existantes de Mionnay Ouest et Est (station-service, restauration et commerces) et contribue à la pérennité de ces services, tout en améliorant les conditions de travail des chauffeurs poids lourds. |
| | Qualité de l'air | En absence de projet, la qualité de l'air et la situation sanitaire du secteur sur le long terme resteront similaires (présence de l'autoroute A46). | Le projet ne sera pas à l'origine d'une dégradation de la qualité de l'air et de la situation sanitaire du secteur sur le long terme, compte tenu de l'absence d'augmentation significative de la circulation routière, la vitesse limitée des poids lourds sur les parkings et la proximité immédiate du projet avec l'autoroute A46. |
| | Ambiance acoustique et vibrations | En absence de projet, les conditions acoustiques resteront similaires (présence de l'autoroute A46). | Le projet n'entraînera pas d'augmentation significative du bruit et des vibrations.<br>Les nuisances sonores liées au déplacement et au stationnement des poids lourds resteront limitées à la recharge électrique des camions frigorifiques et à la proximité de l'autoroute A46, déjà dominante dans l'environnement sonore local. |
| | Émissions lumineuses | En absence de projet, les émissions lumineuses resteront similaires (éclairages existants sur les aires d'autoroute existantes de Mionnay et absence d'éclairages sur les zones agricoles avoisinantes). | Le projet n'entraînera pas d'augmentation significative des émissions lumineuses.<br>Les nouveaux dispositifs d'éclairage seront conçus pour préserver la tranquillité des activités et habitations riveraines, dans une zone déjà artificialisée et éclairée, et située à 250 mètres des premières habitations. |
| | Chaleur et radiations | En absence de projet, la chaleur et les radiations resteront similaires. | Le projet n'entraînera pas d'augmentation significative du phénomène d'îlot de chaleur urbain. Grâce, notamment, aux mesures intégrées (végétalisation, matériaux clairs). |
| | Pollution des eaux et des sols | En absence de projet, aucune évolution connue sur la pollution des eaux et des sols. | Le projet n'entraînera pas d'augmentation significative de la pollution des eaux et des sols. |

| Thématique | Sous-thématique | Évolution de l'état actuel sans projet | Évolution de l'état actuel avec projet |
|---|---|---|---|
| | Sites et sols pollués | En absence de projet, la qualité des sols restera similaire sur l'aire d'autoroute existante de Mionnay. | Le projet ne sera pas à l'origine d'une dégradation de la qualité des sols. Des mesures seront mises en place afin de prévenir tout risque de pollution accidentelle, de limiter les incidences liées aux travaux et de garantir le maintien de l'état initial des sols durant la phase de travaux et d'exploitation du projet. |

### 2.11.2 Biodiversité

Tableau 10 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Biodiversité - Avec et sans projet

| Thématique | Sous-thématique | Évolution de l'état actuel sans projet | Evolution de l'état actuel avec projet |
|---|---|---|---|
| Biodiversité | Espaces inventoriés et protégés | En absence de projet, les espaces inventoriés et protégés resteront similaires (sites Natura 2000 les plus proches à 1,2 km de l'aire d'autoroute existante de Mionnay). | Le projet n'entraînera aucune dégradation des espaces inventoriés et protégés.<br>Situé en dehors de tout périmètre Natura 2000 et à 1,2 km des sites Natura 2000 les plus proches, le projet ne présente pas de risques directs pour ces espaces protégés. De plus, en raison du contexte déjà partiellement artificialisé du site d'implantation et de la nature du projet, aucune incidence sur les zones écologiques situées en dehors du périmètre du projet n'est à craindre. |
| | Habitats naturels | En absence de projet, il apparait toujours délicat d'être prédictif quant à l'évolution des milieux naturels. Toutefois, le site d'implantation du projet étant localisé sur une aire d'autoroute existante, l'évolution de la biodiversité ne sera pas significative.<br>Les habitats naturels identifiés sur les aires d'autoroute existantes de Mionnay Est et Mionnay Ouest resteront inchangés et favorables aux espèces déjà présentes. | Le projet maintiendra une surface artificialisée supplémentaire ce qui entraînera la disparition pérenne des habitats naturels initialement présents.<br>Les habitats naturels résiduels pourront être exposés à des perturbations ponctuelles, mais aucune dégradation supplémentaire des espaces inventoriés et protégés n'est attendue. |
| | Flore | En absence de projet, les espèces de flore identifiées, notamment la Renoncule scélérate et le Polypogon de Montpellier, sur les aires d'autoroute existantes de Mionnay resteront inchangées.<br>Les espèces exotiques envahissantes identifiées, notamment l'Ambroisie à feuilles d'Armoise, continueront de se développer sans intervention humaine. | Pendant les travaux, les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet permettront d'éviter la disparition ou la dégradation de la flore patrimoniale et protégée recensée sur le site d'implantation du projet (Polypogon de Montpellier, Renoncule scélérate).<br>Les espèces exotiques envahissantes feront l'objet d'une vigilance particulière autant en phase travaux qu'en phase exploitation afin que ne soient pas déplacées des graines ou des racines d'espèces végétales invasives. |
| | Faune | En absence de projet, les espèces faunistiques (herpétofaune, avifaune, entomofaune, mammifères terrestres (hors chiroptères) et chiroptères) identifiées sur les aires d'autoroute existantes de Mionnay resteront inchangées.<br>Le risque de collisions animales, essentiellement lié au trafic de l'autoroute A46, restera similaire. | Pendant les travaux, les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet permettront d'éviter la disparition, la dégradation ou la perturbation des espèces faunistiques (herpétofaune, avifaune, entomofaune, mammifères terrestres (hors chiroptères), chiroptères et mollusques) identifiées sur le site d'implantation du projet.<br>Pendant la mise en service des parkings sécurisés poids lourds (PSPL), la faune du site subira des perturbations similaires à celles déjà existantes, liées à la circulation et au stationnement des véhicules. Le projet n'aggravera pas les risques de mortalité routière ni la fragmentation des habitats, la zone étant déjà artificialisée. L'ajout d'éclairages pour la sécurité pourra impacter certains cycles biologiques, mais ces dispositifs respecteront les normes de lutte contre la pollution lumineuse. |
| | Fonctionnalités biologiques territoriales et locales | En absence de projet, les fonctionnalités biologiques territoriales et locales resteront similaires. | Le projet tient compte du maintien des corridors écologiques existants. Le projet prévoit le rétablissement de corridors qui auraient été impactés. |

### 2.11.3 Terres, sol, eau et climat

MAJ nov

Mise à jour de novembre 2026 de l'étude d'impact suite à l'avis de l'IGEDD du 22 octobre 2026

- Une mise en cohérence des surfaces de zones humides impactées avec l'étude d'impact a été réalisée.

Tableau 11 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Terres, sol, eau et climat - Avec et sans projet

| Thématique | Sous-thématique | Évolution de l'état actuel sans projet | Évolution de l'état actuel avec projet |
|---|---|---|---|
| Terres, sol, eau, climat | Climat | Une évolution liée au changement climatique existe. Celle-ci aura pour conséquence une augmentation de la moyenne annuelle des températures et des précipitations, même si de nombreuses incertitudes existent quant à la vitesse prévisionnelle des changements, ainsi que leur intensité. Sur l'échelle de temporalité considérée (soit l'horizon de mise en service), il est cependant difficile d'évaluer les évolutions liées aux changements climatiques.<br>En absence de projet et en l'état actuel des connaissances, il est donc à envisager une dégradation modérée du climat. | Le projet n'a pas d'incidence significative sur le climat, que l'analyse soit conduite à court, moyen ou long terme, compte tenu de la faible artificialisation supplémentaire, du maintien d'espaces verts, de l'installation de panneaux photovoltaïques et de dispositifs d'infiltration des eaux pluviales, qui limitent son impact environnemental.<br>Par ailleurs, le projet a été conçu en tenant compte des conditions climatiques et celles des projections de changements climatiques. Néanmoins, l'usage du site pourra être perturbé en cas de pluie, fortes chaleurs, neige. |
| | Topographie | En absence de projet, aucune évolution connue sur la topographie n'est à prévoir. | La mise en œuvre du projet entraînera uniquement de faibles mouvements de terre et une artificialisation limitée des zones naturelles identifiées sur le site, sans modification majeure de sa vocation, déjà dédiée aux usages autoroutiers.<br>Aucune modification de la topographie n'est prévue, permettant au site de conserver sa morphologie initiale. Une fois l'aménagement mis en service, aucune évolution liée au projet n'est attendue à moyen ou long terme, et l'usage régulier du parking sécurisé poids lourds (PSPL) n'aura pas d'effet sur la topographie locale. |
| | Géologie | En absence de projet, aucune évolution connue sur la géologie n'est à prévoir. | La mise en œuvre du projet entraînera uniquement de faibles mouvements de terre et une artificialisation limitée des zones naturelles du site, sans modification majeure de sa vocation, déjà dédiée aux usages autoroutiers.<br>Un équilibre déblais/remblais sera recherché afin de limiter l'extraction et l'évacuation de matériaux, et les constructions prévues (un bâtiment de 852 $m^2$ pour l'aire de Mionnay Ouest et un bâtiment de 551 $m^2$ pour Mionnay Est) nécessiteront des quantités réduites de matériaux. Une fois l'aménagement mis en service, aucune évolution liée au projet n'est attendue à moyen ou long terme, et le projet ne sera pas à l'origine d'un épuisement des ressources naturelles du sol ou du sous-sol. |
| | Eaux souterraines | En absence de projet, aucune évolution connue sur les eaux souterraines n'est à prévoir. | Le projet de par sa nature, ne nécessitera pas de prélèvement dans les eaux souterraines. L'assainissement du projet a été dimensionné de manière à tenir compte de la vulnérabilité des eaux souterraines. Ainsi, le projet prend en compte les aspects qualitatifs et quantitatifs des eaux afin d'être neutre vis-à-vis des eaux souterraines. |
| | Eaux superficielles | En absence de projet, aucune évolution connue sur les eaux superficielles n'est à prévoir. | Le projet de par sa nature, ne nécessitera pas de prélèvement dans les eaux superficielles. L'assainissement du projet a été dimensionné de manière à tenir compte de la vulnérabilité des eaux superficielles. Ainsi, le projet prend en compte les aspects qualitatifs et quantitatifs des eaux afin d'être neutre vis-à-vis des eaux superficielles. |

| Thématique | Sous-thématique | Évolution de l'état actuel sans projet | Évolution de l'état actuel avec projet |
|---|---|---|---|
| | Usages des eaux | En absence de projet, aucune évolution connue sur les usages des eaux n'est à prévoir. | Le projet ne devrait pas entraîner d'évolution notable des usages des eaux, étant très peu consommateur d'eau et générant peu de rejets d'eaux usées, limités aux installations sanitaires des PSPL.<br>Toutes les eaux usées des aires de services de Mionnay Ouest et Est seront collectées et évacuées : pour Mionnay Ouest par la création d'une solution à Filtres Plantés Roseaux (FPR) spécifiquement pour le projet, et pour Mionnay Est par raccordement à la STEP gérée par AREA qui détient la sous concession du restaurant existant sur l'aire de services.<br>L'alimentation en eau potable sera assurée par le réseau d'adduction privé d'eau potable, dont la capacité permet de répondre aux besoins du projet, avec une autorisation de raccordement demandée auprès du gestionnaire du réseau. |
| | Zones humides | En absence de projet, il n'est pas attendu d'évolution sur les zones humides sauf effets liés au changement climatique (assèchement des zones humides). | La démarche ERC a permis d'éviter certaines zones humides voire de réduire cet impact.<br>Le projet a mis en place des mesures compensatoires propres aux zones humides permettant de compenser jusqu'à 1,536 ha de zones humides, avec a minima la restauration de zones humides fortement dégradées sur 0,768 ha. |
| | Document de planification | En absence de projet, aucune évolution significative n'est à prévoir pour les documents de planification | Le projet sera compatible avec les différents documents de planification en vigueur. |

### 2.11.5 Biens matériels et activités

Tableau 12 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Biens matériels et activités - Avec et sans projet

| Thématique | Sous-thématique | Évolution de l'état actuel sans projet | Évolution de l'état actuel avec projet |
|---|---|---|---|
| Biens matériels et activités | Occupation du sol | En absence de projet l'occupation du sol restera similairement la même (essentiellement des terrains propriété d'APRR (Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC - Autoroute A46)), terrains majoritairement anthropisés déjà artificialisés et bordés par des espaces agricoles ou boisés.<br>Les évolutions seront dues aux éventuels changements de types de cultures ou à l'urbanisation croissante entraînant un changement d'occupation notamment au droit des agglomérations situées à plus de 1 km des aires d'autoroute existantes de Mionnay. | En cas de mise en œuvre du projet, les parkings sécurisés poids lourds (PSPL) entraîneront une artificialisation limitée des zones naturelles identifiées sur le site d'implantation projeté, sans modification majeure de la vocation globale du site, déjà dédiée aux usages autoroutiers. |
| | Habitat et logements | En l'absence de projet, l'habitat et les logements du territoire continueront à se développer. | Le projet, situé sur une aire d'autoroute existante en dehors des zones urbaines, n'entraînera pas d'évolution notable sur l'habitat et les logements du territoire. |
| | Infrastructures et déplacements | En absence de projet, aucune évolution connue sur le trafic n'est à prévoir. | Le projet n'entraînera pas d'augmentation du trafic sur l'autoroute A46 et sur les aires de services existantes de Mionnay Ouest et Est.<br>Le projet visant globalement à répondre à une demande croissante de stationnement sécurisé, la création des PSPL sera seulement à l'origine d'une augmentation locale du déplacement de poids lourds (d'un parking « non sécurisé » vers un parking « sécurisé »). Il est estimé que sur les PSPL, 2 rotations par place de parking seront effectuées par jour. |
| | Réseaux | En absence de projet, aucune évolution connue sur les réseaux n'est à prévoir. | Les éventuelles déviations de réseaux nécessaires en phase travaux n'auront aucun effet supplémentaire une fois le projet mis en œuvre. |
| | Déchets | En absence de projet, aucune évolution connue sur la gestion des déchets n'est à prévoir. | Le projet sera générateur de différents types de déchets en phase travaux (déchets de démolition de voiries, déchets de BTP, déchets verts, etc.). En phase exploitation, les déchets générés seront essentiellement ceux générés par les usagers des parkings. Il s'agira essentiellement de déchets assimilables à des déchets ménagers (emballages ménagers, matières organiques, …) jetés dans les poubelles des parkings ou du bâtiment « accueil / sanitaires ». |
| | Contexte foncier | En absence de projet, aucune évolution connue sur le contexte foncier n'est à prévoir. | Le projet s'inscrira sur des terrains propriété d'APRR et dans les emprises du Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC – Autoroute A46), déjà soumis à diverses servitudes (sécurité, entretien, réseaux). Le terrain appartient déjà au domaine autoroutier et ne nécessitera pas d'acquisition complémentaire ni de changement de statut. |
| | Activités économiques | En absence de projet, aucune évolution connue sur les activités économiques présentes sur les aires d'autoroute existantes de Mionnay n'est à prévoir.<br>Toutefois, l'activité économique du territoire continuera à se développer. Le parc d'activités économiques de la Dombes de la commune de Montanay se trouve à 500 m. La zone d'activités de l'entrée Est de la commune de Mionnay se trouve à plus de 1 km. Le Technoparc Saône Vallée de la commune de Civrieux se situe à plus de 1,7 km. | Le projet n'entraînera pas d'évolution notable sur les activités économiques locales présentes sur les aires d'autoroute existantes de Mionnay Ouest et Est, ni sur l'activité économique du territoire.<br>Toutefois, concernant les activités de transport / logistique, le projet permettra de renforcer la sécurité des chauffeurs poids lourds et d'offrir à ces derniers, pendant leur arrêt, un niveau optimal de services. |
| | Urbanisme et planification urbaine | En absence de projet, aucune évolution significative n'est à prévoir pour l'urbanisme et la planification urbaine. | Le projet sera compatible avec les différents documents d'urbanisme en vigueur. |

### 2.11.6 Risques

Tableau 13 : Évolution de l'état actuel de l'environnement – Risques - Avec et sans projet

| Thématique | Sous-thématique | Évolution de l'état actuel sans projet | Évolution de l'état actuel avec projet |
|---|---|---|---|
| Risques | Risques naturels | En l'absence de projet et en l'état actuel des connaissances, aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques naturels n'est attendue à l'horizon de mise en service. | Le projet n'aura pas d'influence sur les risques naturels identifiés (sismique, inondation, mouvements de terrain, aléa retrait-gonflement des argiles, feux de forêt et tempêtes), ceux-ci ayant été pris en compte dans la conception des aménagements. Il n'est donc pas de nature à aggraver les risques naturels existants. |
| | Risques technologiques | En l'absence de projet et en l'état actuel des connaissances, aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques technologiques n'est attendue à l'horizon de mise en service. | Le projet n'est pas de nature à aggraver les risques technologiques du secteur (installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), transport de matières dangereuses, rupture de barrage, risque aérien ou nucléaire), ceux-ci ayant été pris en compte et n'étant pas impactés par la création des parkings sécurisés poids lourds (PSPL). |

### 2.11.7 Paysage et patrimoine

Tableau 14 : Évolution de l'état actuel de l'environnement - Paysage et patrimoine - Avec et sans projet

| Thématique | Sous-thématique | Évolution de l'état actuel sans projet | Évolution de l'état actuel avec projet |
|---|---|---|---|
| Paysage et patrimoine | Paysage | L'évolution du paysage est un phénomène complexe, fonction de facteurs naturels, humains et de leurs interrelations. La perception du paysage peut également varier selon la sensibilité des populations et l'époque.<br>En l'absence de projet, l'évolution du paysage sera a priori lente à l'échelle du grand paysage et à l'échelle locale. | En cas de mise en œuvre du projet, les parkings sécurisés poids lourds (PSPL) n'entraîneront pas de modification majeure du paysage, compte tenu de l'aménagement des zones de stationnement au niveau du terrain naturel, des faibles mouvements de terre prévus et du contexte paysager déjà marqué par les infrastructures existantes de l'autoroute A46 et de l'éloignement des habitations. |
| | Patrimoine | En l'absence de projet, aucune évolution n'est attendue concernant le patrimoine historique et culturel.<br>Néanmoins, en ce qui concerne le patrimoine archéologique, les connaissances archéologiques sur le secteur sont susceptibles d'évoluer, fonction des fouilles préventives qui peuvent être menées lors d'aménagements sur le secteur. Des vestiges archéologiques peuvent être découverts ce qui aurait un effet positif en ce qui concerne les connaissances sur les richesses archéologiques dans le secteur. | Le projet ne modifiera pas le patrimoine historique ou culturel.<br>Toutefois, pendant les travaux, le projet pourrait avoir un impact positif sur l'archéologie dans le cas de découverte de nouveaux vestiges. |

## 2.12 Étude d'incidences exigée au titre des articles R.414-19 a 26 du code de l'environnement – Incidences sur les sites Natura 2000

L'aire d'étude et ainsi le projet des PSPL de Mionnay n'intercepte aucun site Natura 2000 Directive Oiseaux ou Directive Habitats.

Les sites Natura 2000 les plus proches et situés dans un périmètre de 10 km autour du projet sont :

- La Zone de Protection Spéciale n°FR8212016 « La Dombes » située à plus de 1,2 km à l'est de l'aire d'étude immédiate ;
- La Zone Spéciale de Conservation n°FR8201635 « La Dombes » localisée à plus de 1,2 km à l'est de l'aire d'étude immédiate du projet.
- La ZSC FR8201785 « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage » située à plus de 8 km au Sud du projet.

La localisation des aires d'étude par rapport aux sites Natura 2000 est présentée à la Figure 8.

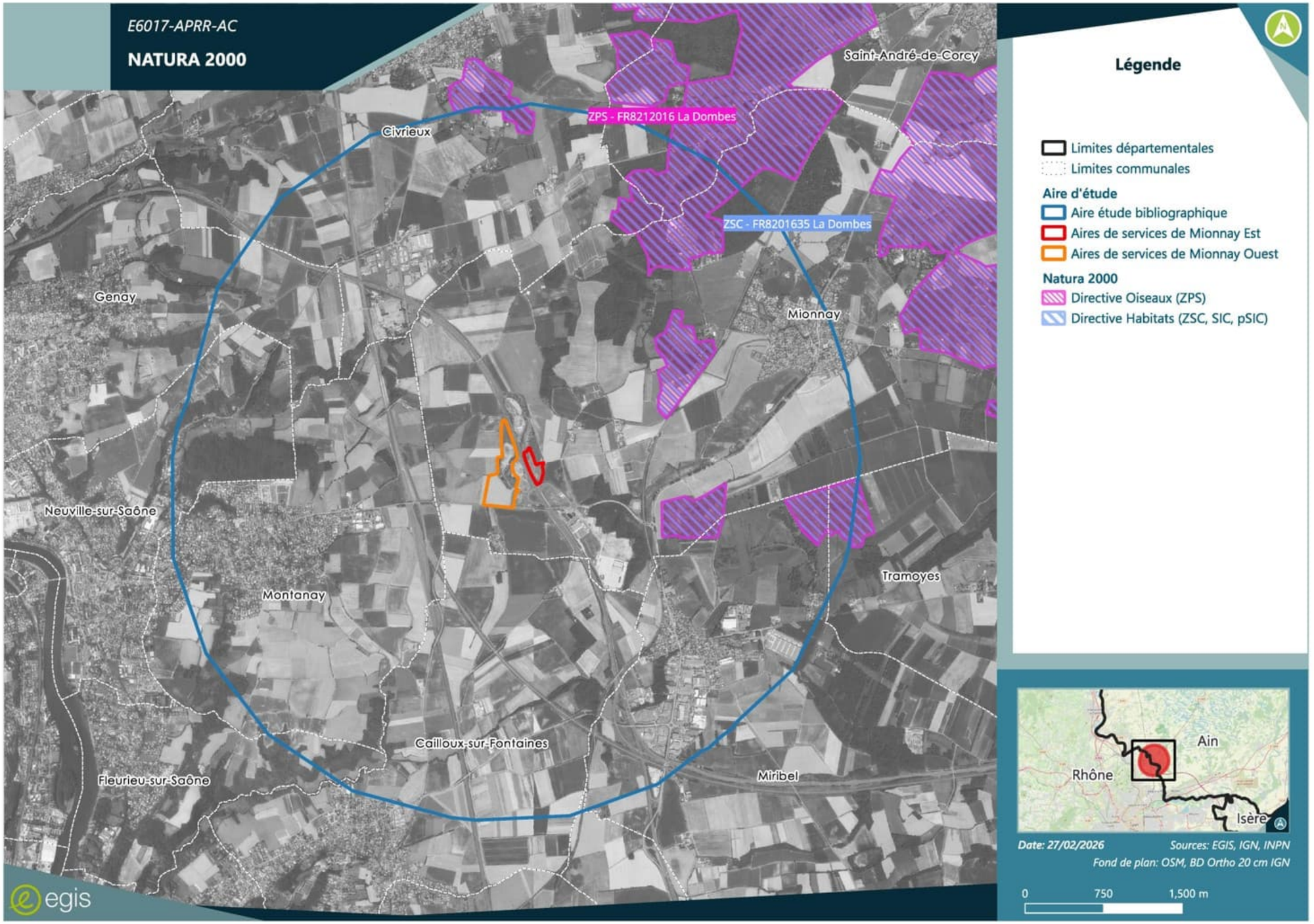



Figure 8 : Sites Natura 2000 (Directive habitats et Directive oiseaux) par rapport à l'aire d'étude (Source : Egis, 2026)

### 2.12.1 Incidences sur Les sites ZSC et ZPS « La Dombes »

Incidences du projet sur les espèces retenues

*Effet d'emprise*

Aucun effet d'emprise directe n'est à prévoir sur le site Natura 2000 puisqu'il est à minimum 1,2 km du périmètre du projet pour les premières entités.

Les aménagements projetés impacteront principalement :

- des voies de circulation et des zones de stationnement des aires de service préexistantes (3,85 ha) ;
- des « espaces verts » qualifiés de friches herbacées (2,77 ha) ou de friches pionnières (1,86 ha), parfois observées en mosaïque avec la fruticée (0,83 ha) ;
- des formations arbustives (fruticées – 0,27 ha, haies arbustives – 0,08 ha) et arborées (alignements d'arbres – 0,49 ha, haies arborées – 0,32 ha et saulaies – 0,01 ha) ;
- des espaces de grandes cultures (5,14 ha).

Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est impacté, et les habitats détruits ne correspondent pas aux habitats préférentiels des espèces d'intérêt communautaire de la Directive Habitats.

En ce qui concerne l'avifaune, les espèces qui ont été observées lors des prospections écologiques réalisées sur le site d'étude et qui ont justifié la désignation du site sont les suivantes :

- Grand Cormoran, en survol
- Milan noir, en survol
- Héron cendré, en survol / transit / alimentation
- Milan royal, en transit /alimentation pendant la période hivernale : le rapace a été observé au sein du bosquet à l'Est de l'aire de Mionnay Est. Il est peu probable qu'il hiverne directement ici étant considéré la présence de la ligne électrique et la nature du milieu (taillis de robiniers). La présence d'un dortoir de l'espèce est plus vraisemblable quelques centaines de mètres plus à l'Est, au sein des massifs forestiers de la Dombes ou du marais des Echets par exemple.
- Pie-grièche écorcheur en nicheur probable : deux à trois couples nicheurs probables ont été notés en 2024 sur les milieux semi-ouverts des aires Est (2 couples) et Ouest (1 à 2 couples).

Les espèces en survol (Grand Cormoran ou Milan noir) n'enregistrent pas d'impact sur les habitats, qu'ils soient de reproduction, d'alimentation ou de repos. Au regard de l'utilisation peu probable du site de Mionnay, aucun impact sur des habitats d'alimentation du Milan royal n'est retenu.

Le projet impacte :

- 2,19 ha d'habitats potentiels pour l'alimentation du héron cendré, essentiellement des friches. Le risque de destruction d'individus est négligeable au regard de l'utilisation du site. Avec la présence d'environ 170 ha de friches sur le site de la Dombes, l'impact potentiel est de l'ordre de 1,3 % sur des habitats d'alimentation du héron cendré. Il est négligeable, d'autant que le Héron cendré n'est même pas listé dans le DOCOB.
- 1,81 ha de friches, fruticées et haies arbustives utilisées par la Pie-grièche écorcheur comme habitat de reproduction. Le DOCOB indique une évolution fluctuante de l'espèce avec une légère progression et un enjeu de conservation prioritaire en Dombes pour cette espèce typique du complexe prairie permanente / haie basse épineuse. L'espèce est nicheuse sur certain sur le site Natura 2000 avec 30 à 150 couples sur les 47 656 ha du site. Si les mesures de réduction mises en œuvre évitent tout risque de destruction, avec notamment l'adaptation du planning travaux en dehors des périodes de nidification, il reste un impact sur 1,81 ha d'habitats de nidification de la Pie-grièche écorcheur alors que le DOCOB identifie 270 ha de friches et landes ligneuse, et 2 200 ha de haies et bosquets. L'impact est donc de l'ordre de 0,08 % sur les habitats favorables à l'espèce, ce qui est négligeable.

*Dérangement de la faune*

En phase travaux, le risque de dérangement de la faune est accru pour les espèces utilisant le site.

Pour le Grand Cormoran et le Milan noir, en survol, l'impact est négligeable. Il en est de même pour le Milan royal dans la mesure où il a été vu à proximité et n'utilise probablement pas le site du projet.

Le héron cendré utilise le site pour son alimentation, il sera impacté par les travaux et le dérangement occasionné. Comme il bénéficie d'habitats de report à proximité immédiate du projet, l'impact sera limité.

Concernant la pie-grièche écorcheur, sa reproduction sur le site laisse présager d'un dérangement important. La mise en œuvre d'un planning travaux adapté (hors période de reproduction) limitera l'impact pendant la période la plus sensible. Le report de l'espèce sur des secteurs propices à sa reproduction est à prévoir, ce qui devrait ne pas poser de problème au regard des habitats favorables sur le site de la Dombes (2 470 ha de friches, landes ligneuses, haies et bosquets).

Les espèces impactées en phase travaux resteront probablement impactées en phase exploitation avec un projet qui occasionnera des nuisances avec la circulation des poids lourds, plus proches des habitats propices aux espèces. Néanmoins cet impact peut être pondéré dans la mesure où la Pie-grièche écorcheur a été contactée à moins de 50 m des parkings actuels, en service, au niveau de l'aire Est.

*Perturbation ou dégradation d'habitats*

Cet impact pourrait concerner les habitats d'intérêt communautaire apparentés au 3150 « Lacs eutrophes naturels avec végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition ».

Ces habitats représentés sur le site du projet sur 0,1 ha comme :

- « Voiles de lentilles d'eau », observé dans un bassin technique au sein de l'aire de service de Mionnay Ouest ;
- « Herbiers de Potamots » sur une petite surface inventoriée au sein du plan d'eau de l'aire de service de Mionnay Est.

Le projet se situe à une distance de 1,2 km au minima du site Natura 2000, sans lien hydraulique puisque le ru qui est issu de l'étang se termine à environ 300 m de l'aire de Mionnay Est, en contrebas de celle-ci.

Le projet n'est donc pas susceptible de générer des pollutions, en phase travaux notamment, qui pourraient engendrer un risque d'altération des habitats et habitats d'espèces au niveau du site Natura 2000.

*Fragmentation des habitats et coupure d'axes de déplacement.*

Le projet est localisé dans un contexte agricole montrant peu de connectivités fonctionnelles pour la faune terrestre (trame verte) et aquatique (trame bleue), ainsi qu'aux abords immédiats de l'autoroute A46 qui constitue un obstacle

notable au déplacement des animaux pour le territoire. Ainsi, l'aménagement des parkings ne génèrera pas de perturbation notable des principaux axes de déplacement de la faune observés à l'échelle du territoire.

L'ensemble du site Natura 2000 et de ses multiples entités est situé à l'Est, Nord-Est du projet ; n'engendrant pas de risque de perturbation d'axes de déplacement au sein du site de la Dombes pour les espèces animales ayant justifié la désignation des sites.

Mesures d'évitement et de réduction mises en place

Les différentes mesures d'évitement et réduction décrites ci-après ont été définies pour supprimer ou limiter les impacts du projet, prioritairement sur les espèces présentant les plus forts enjeux, impactées par le projet. Toutefois, ces mesures sont également bénéfiques pour l'ensemble des espèces des communautés biologiques locales.

Les mesures sont les suivantes :

- ME 2 : Évitement des secteurs sensibles pour la localisation des installations de chantier
- MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier
- MR 11 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles
- MR 21 : Limitation de la propagation des Espèces Exotiques Envahissantes

En conclusion, le projet ne porte donc pas atteinte de façon significative à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation des sites de la Dombes.

### 2.12.2 Incidences sur le site ZSC FR8201785 – « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage »

Incidences du projet sur les espèces retenues

Le projet se situe à une distance de 8 km au minima du site Natura 2000, sans lien hydraulique entre eux. Il est à noter la présence d'éléments fragmentant entre le site Natura 2000 et le projet :

- L'autoroute A432 qui relie l'A46 à l'A42 d'Est en Ouest ;
- La LGV Rhône-Alpes qui est parallèle à l'A432.

Ainsi, aucun habitat d'intérêt communautaire n'est concerné par un effet d'emprise directe, et les habitats détruits ne correspondent pas aux habitats préférentiels des espèces d'intérêt communautaire de la Directive Habitats. Le projet n'est pas non plus susceptible de générer des pollutions, en phase travaux notamment, qui pourraient engendrer un risque d'altération des habitats et habitats d'espèces au niveau du site Natura 2000.

Le seul habitat d'intérêt communautaire présent sur le site du projet est le 3150 « Lacs eutrophes naturels avec végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition ». Les formes représentées sont :

- « Voiles de lentilles d'eau », observé dans un bassin technique au sein de l'aire de service de Mionnay Ouest ;
- et « Herbiers de Potamots » sur une petite surface inventoriée au sein du plan d'eau de l'aire de service de Mionnay Est.

Aucune espèce animale ou végétale ayant justifié la désignation du site Natura 2000 n'est présente sur le site d'étude. Aucune incidence n'est à attendre sur ces espèces ou leur état de conservation, que ce soit en termes de destruction, de dérangement ou de perturbation d'axes de déplacement.

Mesures d'évitement et de réduction mises en place

Les différentes mesures d'évitement et réduction décrites ci-après ont été définies pour supprimer ou limiter les impacts du projet, prioritairement sur les espèces présentant les plus forts enjeux, impactées par le projet. Toutefois, ces mesures sont également bénéfiques pour l'ensemble des espèces des communautés biologiques locales.

Les mesures sont les suivantes :

- ME 2 : Évitement des secteurs sensibles pour la localisation des installations de chantier
- MA 1 : Mise en place d'un Management Environnemental de chantier
- MR 11 : Limitation des emprises travaux et balisage des zones sensibles
- MR 21 : Limitation de la propagation des Espèces Exotiques Envahissantes

En conclusion, le projet ne porte donc pas atteinte de façon significative à l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation du site « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage ».

### 2.12.3 Conclusion sur l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000

Ainsi, les principaux effets du projet analysés que sont l'effet d'emprise, le dérangement et l'effet de coupure en lien avec la fragmentation écologique ont permis d'affirmer qu'aucune incidence notable sur une espèce ou un habitat ayant justifié la désignation des trois sites Natura 2000 situés dans un périmètre de 10 km autour du projet n'est à prévoir.

L'impact du projet sur la pie-grièche écorcheur concerne 0,08 % des habitats favorables à sa reproduction, ce qui reste négligeable et n'est pas de nature à remettre en cause l'accomplissement de son cycle biologique, ni son état de conservation.

Aucune analyse supplémentaire n'est réalisée.

## 2.13 Compatibilité du projet avec les documents de planification

Le projet a été examiné au regard des principaux documents de planification applicables au territoire (SDAGE Rhône-Méditerranée, SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes, SCOT de la Dombes et PLU de Mionnay, etc…).

Les analyses réalisées montrent que le projet est compatible avec ces documents de planification, sous réserve de la mise en œuvre des mesures de gestion des eaux pluviales, de préservation des milieux naturels et d'intégration paysagère prévues dans le projet.

| Documents | Compatibilité du projet avec le projet |
|---|---|
| SDAGE Rhône Méditerranée | Compatible |
| SAGE | Non concerné |
| PGRI Rhône Méditerranée | Compatible |
| SLGRI | Non concerné |
| Loi APER et loi climat résilience | Compatible |
| PLU de Mionnay | Compatible |
| Articles L.211-1 et D211.10 du code de l'environnement | Compatible |
| Directive Territorial d'Aménagement | Compatible |
| SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes | Compatible |
| SCOT de la Dombes | Compatible |

## 2.14 Noms, qualité et qualifications des auteurs de l'étude

### 2.14.1 Évaluation environnementale

La présente évaluation environnementale a été réalisée par le bureau d'étude EGIS :

Immeuble Le Carat,

170 Avenue Thiers,

69006 Lyon

Directeur de projet : Amandine MARC

Ingénieurs d'études Environnement : Joao GOUBET, Cyriac BOUMAZA BOSCH Taline PATCHANIAN, Emma DEBAUGE

Spécialistes Biodiversité : Alice GENEVOIS, Hugo PACHOLSKI

### 2.14.2 Études spécifiques

Étude zones humides

L'étude zones humides a été réalisée par Acer campestre, sous la responsabilité de P. CANTARINI, chef de projet écologue.

Étude faune-flore

L'étude faune-flore a été réalisée par Acer campestre, sous la responsabilité de P. CANTARINI, chef de projets écologue.

État initial des milieux aquatiques

L'étude milieux aquatiques a été réalisée par Athos, rédigée par B. GIRE, contrôlée par M.E. MAUDUIT et approuvée par A. DUMONT et M.E. MAUDUIT.

Étude acoustique

L'étude acoustique a été réalisée par ACOUSTB, sous la responsabilité de Léa ALTOUNIAN, Cheffe de projet acoustique, et le contrôle de Florence CARUEL, expert acoustique.

Étude Bilan des émissions de Gaz à Effet de Serre

L'étude portant sur le bilan des émissions de Gaz à Effet de Serre a été réalisée par V. DE AVEIRO et vérifié par N. PENIN.

## 2.15 Glossaire

| | |
|---|---|
| **AEP** | Alimentation en Eau Potable |
| **APRR** | Autoroutes Paris-Rhin-Rhône |
| **BMS** | Bâtiment Multi-Services |
| **BRGM** | Bureau de Recherches Géologiques et Minières |
| **BVN** | Bassin Versant Naturel |
| **CEREMA** | Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement |
| **DBA** | Double Béton Armé |
| **DDP** | Dossier de Demande de Principe |
| **DDT** | Direction Départementale des Territoires |
| **DECI** | Défense Extérieure Contre les Incendies |
| **DOO** | Document d'Orientation et d'Objectifs |
| **DPAC** | Domaine Public Autoroutier Concédé |
| **DPRO** | Déclaration de PROjet |
| **DREAL** | Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement |
| **DT** | Déclaration de Travaux |
| **DUP** | Déclaration d'Utilité Publique |
| **EDD** | Étude de danger |
| **EH** | Équivalents Habitants |
| **EP** | Enquête Publique |
| **ERC** | Éviter-Réduire-Compenser |
| **ERP** | Établissement Recevant du Public |
| **EU** | Eaux Usées |
| **GBA** | Glissière en Béton Armé |
| **GNT** | Grave Non Traitée |
| **IA** | Indice de gel Admissible |
| **ICPE** | Installation Classée pour la Protection de l'Environnement |
| **IOTA** | Installations, ouvrages, travaux, activités |
| **IR** | Indice de gel de Référence |
| **IRVE** | Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique |
| **Loi APER** | Loi relative à l'Accélération de la Production d'Énergies Renouvelables |
| **MECDU** | Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanismes |
| **MIE** | Mionnay Est |
| **MIO** | Mionnay Ouest |
| **OAP** | Orientation d'Aménagement et de Programmation |
| **PA** | Permis d'Aménager |
| **PADD** | Projet d'Aménagement et de Développement Durable |
| **PC** | Permis de Construire |
| **PIM** | Plan d'Investissement Mobilité |
| **PINM** | Projet d'Intérêt National Majeur |
| **PL** | Poids Lourds |
| **PLU** | Plan Local d'Urbanisme |
| **PLUi** | Plan Local d'Urbanisme intercommunal |
| **PMR** | Personne à Mobilité Réduite |
| **PPRi** | Plan de Prévention des Risques Inondation |
| **PPRT** | Plan de Prévention des Risques Technologiques |
| **PPVE** | Participation du Public par Voie Électronique |
| **PSPL** | Parking Sécurisé Poids Lourds |
| **PST** | Plateforme Supérieure des Terrassements |
| **SCoT** | Schéma de Cohérence Territoriale |
| **SDAGE** | Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux |
| **SDIS** | Service Départemental d'Incendie et de Secours |
| **SETRA** | Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements |
| **SRCE** | Schéma Régional de Cohérence Écologique |
| **STEP** | STation d'EPuration des eaux usées |
| **TMD** | Transport de Matières Dangereuses |
| **TMJA** | Trafic Moyen Journalier Annuel (deux sens confondus) |
| **TMJO** | Trafic Moyen Journalier Ouvré |
| **TV** | Terre Végétale |
| **VL** | Véhicule Léger |
| **ZAC** | Zone d'Aménagement Concerté |
| **ZNIEFF** | Zones Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique |
| **ZPPA** | Zones de Présomption de Prescription Archéologique |
| **ZPPAUP** | Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager |
| **ZRE** | Zone de Répartition des Eaux |